வாணிக இயல் — (பிற்சேர்க்கை) — மேல்
நிலை — இரு ஆண்டுகளுக்கும்.
தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம்

வாணிக இயல்

[பிற்சேர்க்கை]

மேல் நிலை — இரு ஆண் [illegible] ளுக்கும்



தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம்
சென்னை

முதல் பதிப்பு—1978

மூல நூல் ஆசிரியர் :

கு. ஆளுடையபிள்ளை, பி.காம். (ஆனர்ஸ்), எம்.காம்., பி.எல்.,
இணை இயக்குநர்,
கல்லூரிக் கல்வி இயக்ககம்,
சென்னை.

பிற்சேர்க்கை எழுதியவர் :

பு. சி. கந்தசாமி, பி.காம். (ஆனர்ஸ்),
வாணிக இயல் பேராசிரியர்,
மாநிலக் கல்லூரி,
சென்னை.

விலை : ரூ. 0-10

இந்திய அரசு சலுகை விலையில் வழங்கிய 60 ஜி. எஸ். எம். தாளில் இந்நூல் அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

அச்சிட்டோர் :
தி ஸ்ரீனிவாஸம் பிரஸ் ஆப் ஜூபிடர் எண்டர்பிரைசஸ்,
சென்னை-600 002

முன்னுரை

இச்சிறு நூல் பேராசிரியர் கு. ஆளுடையபிள்ளை எழுதிய "*வாணிக இயலின் தத்துவங்கள்*" என்னும் மூல நூலுக்குப் பிற்சேர்க்கையாக வெளியிடப்படுகிறது. ஏறத்தாழ மேல் நிலைப் பாடத்திட்டத்தில் இரண்டு ஆண்டுகளுக்குமான பகுதிகள் அனைத்துமே மூல நூலில் அடங்கியிருந்ததால் அம்மூல நூல் மேல் நிலைக் கல்விக்கான வாணிக இயல் பாடநூலாகப் பரிந்துரைக்கப்பட்டது. மேல் நிலைப் பாடத்திட்டத்தில் குறிக்கப்படாத சில பகுதிகள் மூல நூலில் இடம்பெற்றிருக்கின்றன. அத்துடன் மேல்நிலைப் பாடத்திட்டத்தின் ஒருசில பகுதிகள் மூல நூலில் இடம் பெற்றிருக்கவில்லை. *இவ்வாறு இடம் பெற்றிருக்காத பகுதிகள் இப்பிற்சேர்க்கை நூலில் தரப்படுகின்றன.*

பாடத்திட்டத்தின் பகுதிகள் மூல நூலில் எந்தெந்த தலைப்பின் கீழ் இடம்பெற்றிருக்கின்றன என்பதைப்பட்டியல்—1 காட்டுகிறது. எந்தெந்தப் பகுதிகள் மூல நூலில் இடம் பெருமையால இப் பிற்சேர்க்கையில் தரப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைப் பட்டியல்—2 காட்டுகிறது. எந்தெந்தப் பகுதிகள் மேல்நிலைப் பாடத்திட்டத்திற்கு அப்பாற்பட்டவை என்பதைப்பட்டியல்—3காட்டுகிறது. இம்மூன்று பட்டியல்களின் துணைக்கொண்டு மூலநூலின் இரு தொகுதிகளையும் பிற்சேர்க்கை நூலையும் ஒருங்கிணைத்து மேல் நிலைப் பள்ளி வாணிக இயல் பாடத்திற்கு இரண்டு ஆண்டிற்கும் பயன்படுத்துமாறு ஆசிரியர்களும் மாணவர்களும் கேட்டுக்கொள்ளப்படுகிறார்கள்.

கு. மோகனரங்கம்,
மேலாண்மை இயக்குநர்.

பொருளடக்கம்

முதலாம் ஆண்டு

போக்குவரத்தும் பண்டகக்காப்பும்

வங்கிச் சேவைகள்

காப்பீடு

இரண்டாம் ஆண்டு

கூட்டுறவுத் தொழில்கள்

குறிப்பு : "வாணிக இயல்" தொகுதி I, தொகுதி II ஆகிய நூல்கள் இரு ஆண்டுகளுக்குமானவை.

பட்டியல் 1

Table showing the covered portions of the Syllabus in the book "Principles of Commerce" (வாணிக இயலின் தத்துவங்கள்) written by Prof. K. Aludiapillai.

Topics as per Syllabus	Pages in the Book	Chapter Number and Headings Sub-headings
First Year		
1. **Commerce & Economic Activity**		
(a) Major Divisions of Commerce i.e., Trade, Transport, Warehousing, Banking, Insurance & Advertising	10-11	2. வாணிகம்—இலக்கணமும் தொடர்புற்ற துறைகளும்
2. **Trade**		
(a) Wholesale & Retail	273	25. விற்பனைத் துறைகள் மொத்த விற்பனையர் & சில்லறை விற்பனையர்
(b) Middlemen and Marketing Functions	296, 310 238, 240	26. விற்பனைத் திட்டம் 21. வாணிக முகவர்கள்
(c) Departmental and Multiple Shops	285, 280	25. பல பிரிவுப் பண்டசாலை & மடங்குக் கடைகள்
(d) Co-operative Consumers Store	293	25. நுகர்வோர் கூட்டுறவு பண்டசாலை
(e) Mail Order Business	291	25. அஞ்சல் வழி வாணிகம்
(f) Hire Purchase	263	28. வாடகைக் கொள்முறையும், தவணைக் கொள்முறையும்
(g) Elements of Salesmanship	342	29. விற்பனைத் திறம்
B. **Foreign Trade of India**	271	24. அயல் நாட்டு வாணிகம்
(a) Exports & Imports		27. ஏற்றுமதியும், இறக்குமதியும்
(b) Stages in Export and Import Trade	311	27. ஏற்றுமதியும், இறக்குமதியும்
(c) Forwarding and Clearing Agents	313	27. ஏற்றுமதியும், இறக்குமதியும் Sub-heading not given
(d) Documents Involved in Foreign Trade (Indent, Bill of Lading)	312, 313 316, 317	27. ஏற்றுமதியும், இறக்குமதியும்
(e) Foreign Trade Quotation (FOB & CIF)	314, 315	27. ஏற்றுமதியும், இறக்குமதியும். Sub-heading not given
3. **Transport and Warehousing**		
(a) Road, Rail, Air and Sea Transport	385	32. போக்குவரத்து
(b) Inland Water Ways	398	32. போக்குவரத்து
(c) Meaning of "Common" carrier	393	Sub-heading not given 32. போக்குவரத்து
4. A. **Banking Services**		
(a) Major activities of Commercial Banks and Indigenous Bankers	404 413	33. வங்கிய முறை 34. இந்தியாவில் வணிக வங்கிகள்
(b) Kinds of Deposits	406, 407	Sub-heading not given
(c) Function of the Reserve Bank of India	428	36. இந்திய ரிசர்வ் வங்கி
(d) Instruments of Credit (Cheques)	443, 451	39. நாணய முறையாவணங்கள் 40. காசோலைகள்
(e) Bills of Exchange	462	41. மாற்றுச் சீட்டு
(f) Promissory Notes	472	42. கடனுறுதிச் சீட்டு
(g) Hundis	470	41. உண்டியல்கள்
B. **Insurance**		
(a) Basic Features of Life and General Insurance	361	31. காப்பீடு

வாணிகமும் பொருளாதார நடவடிக்கைகளும்

வாணிகத்தின் பேரினப் பிரிவுகள் (Major Divisions of Commerce)

மக்கள் தம்முடைய தேவைகளை நிறைவேற்றிக் கொள்ளுவதற்காகச் செய்யும் பணிகள் அனைத்தும் பொருளாதாரச் செயல்களாகும். இவைகளை ஆக்கத்தொழில் (Industry), வாணிகம் என இரு பெரும் பிரிவுகளாகப் பிரிக்கலாம். பொருள்களை உற்பத்தி செய்துதரும் தொழில்கள் 'ஆக்கத் தொழில்கள்' எனப்படும். உற்பத்தி செய்வதை மையமாகவும் முதன்மையாகவும் கொண்டு இவை செயல்படுகின்றன. உற்பத்தி செய்யப்படும் பொருள்கள் நாடு முழுவதும், ஏன் உலக முழுவதுமுள்ள நுகர்வோரை அடைவது எங்ஙனம் ? உற்பத்தியாளரே நுகர்வோருக்கு விற்பனை செய்வதரிது. காரணம் உற்பத்தியாளர் சிலர், நுகர்வோர் மிகப்பலர்; அவர்கள் ஒருவருக்கொருவர் நெடுந்தொலைவிலும் ஒருவரை யொருவர் அறியாமலுமிருப்பர்; உற்பத்திக்காலமும் நுகர்வுக்காலமும் வெவ்வேறானவை. இது போன்ற பல சிக்கல்களைப் போக்கி உற்பத்தியும் நுகர்வும் தடையிலாது நடைபெறச் செய்வது 'வாணிக'மாகும்.

வாணிகம்

உற்பத்தியாளர்களுக்கும் நுகர்வோருக்குமிடையே பாலமாக அமைந்து, உற்பத்தியும் நுகர்வும் செவ்வனே நடைபெறுமாறு செயவது வாணிகம் எனக் கண்டோம். உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து சரக்குகளை வாங்கி, நுகர்வோருக்கு விற்பதுவே வாணிகம் ஆற்றும் அடிப்படைப்பணி; அதாவது வியாபாரமே வாணிகத்தின் மையப் பணியாகும்.

இந்த அடிப்படைப் பணியாகிய வியாபாரத்தைக் கொண்டு பார்த்தால், வாணிகம் ஓர் எளிய செயலாகத் தோன்றலாம். உண்மை அதுவன்று. வாங்கி விற்கும் வினையாகிய வியாபாரத்தினூடே பல சிக்கல்களும் இடையூறுகளும் குறுக்கிடுகின்றன. ஆள்சார் சிக்கல், இடம்சார் சிக்கல், காலம்சார் சிக்கல் என அவை பாகுபாடு செய்யப்படுகின்றன. இச்சிக்கல்களைக் களைவதற்குப் போக்குவரத்து, காப்பீடு, வங்கிவசதி, பண்டகக்காப்பு, விளம்பரம், விற்பாண்மை போன்ற பல துணை-வினைகளின் உதவி தேவைப்படுகிறது. ஆக, வாணிகம் என்பது வியாபாரத்தை மட்டுமன்றி, போக்குவரத்து, காப்பீடு, வங்கிவசதி, பண்டகக் காப்பு, விளம்பரம், விற்பாண்மை (Salesmanship) போன்ற செயல்களையும் குறிக்கும் தொகுப்புச் சொல்லாகும். எனவே தான் 'சரக்குப் பரிமாற்றத்தில் குறுக்கிடும் ஆள், இட, காலச் சிக்கல்களைக் களைந்தெறியும் இயக்கங்களின் தொகுப்பே வாணிகம்" என ஜே. ஸ்டீபன்சன் ((J. Stephenson) அதற்கு வரைவிலக்கணம் (Definition) வடித்திருக்கிறார்.

வாணிகத்தின் பேரினப் பிரிவுகள்

(அ) *வியாபாரம்* (Trade) : இது வாங்குதல், விற்றல் ஆகிய செயல்களை மையமாகக் கொண்டது. உற்பத்தியாளர்களை அணுகிச் சரக்குகளை வாங்கி, அவற்றை வகைப்படுத்தி, கட்டுமம் செய்து, பாதுகாத்து வைத்திருந்து நாடெங்கும் பரவிக்கிடக்கும் நுகர்வோருக்கு அவர்கள் வேண்டியபொழுது விற்கும் மாபெருஞ் செயலை இது குறிக்கிறது. சில்லரை வியாபாரம், மொத்த வியாபாரம், உள்நாட்டு வியாபாரம், அயல்நாட்டு வியாபாரம் எனப் பல வகையாக இதைப் பிரிக்கலாம். உற்பத்தியாளர்களையும் நுகர்வோரையும் இணைக்கும் பாலமாக அமைந்து இது ஆள்சார் சிக்கலைக (Person hindrance) களைகிறது.

(ஆ) *போக்குவரத்து* (Transport) : உற்பத்தி நடைபெறுவது சில இடங்களில். ஆனால் நுகர்வு நடைபெறுவதோ நாடெங்கும், ஏன், உலகெங்கும். இந்த இடங்களுக்கிடையேயுள்ள நெடுந்தொலைவே இடம்சார் சிக்கல் (Place hindrance) எனப்படுகிறது. இச்சிக்கலைப் போக்குவது போக்குவரத்து.

(இ) பண்டகக்காப்பு (Warehousing): தற்காலத்திய உற்பத்தி தேவையை எதிர்நோக்கி முன்னதாக நடைபெறுகிறது.

உற்பத்தியும் நுகர்வும் காலத்தால் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அல்லாமலும் சில பருவங்களில் மட்டுமே விளையும் அல்லது உற்பத்தி செய்யப்படும் பொருள்கள் பல உள. நுகர்வோர் வேண்டும்வரை அவற்றைப் பாதுகாப்பாகச் சேமித்துவைக்கும் தேவை எழுகிறது. இதைக் காலம்சார் சிக்கல் எனக் கூறுகிறோம். இச்சிக்கலைப் போக்குவது பண்டகங்கள். அவை நல்கும் வசதியைப் பண்டகக்காப்பு என அழைக்கிறோம்.

(ஈ) வங்கிவசதி (Banking) : பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் காலத்திற்கும் அவற்றை விற்றுப் பணமாக்கும் காலத்திற்குமிடையே நீண்ட இடைவெளி இருக்கிறது. மேலும் உற்பத்தியாளர்களும் வியாபாரிகளும் வெவ்வேறு இடம் சார்ந்தவர்களாக இருப்பதால், சரக்குகள் தம்வசமிருந்து செல்லுமுன் பணம் பெற உற்பத்தியாளர் விழைவர்; அவை தம்மை வந்தடையுமுன் பணஞ்செலுத்த வியாபாரிகள் தயங்குவர். இவர்கள் வெவ்வேறு நாடுகளைச் சேர்ந்தவர்களாயின் இன்னும் பல சிக்கல்கள் எழுகின்றன. வங்கிகளும் பிற நிதி நிலையங்களும் இச்சிக்கலகளைப் போக்குவதற்கு நிதியளித்து, பரிமாற்றம் (Exchange) நிகழ்வதற்கு உறுதுணையாக நிற்கின்றன.

(உ) காப்பீடு (Insurance): சரக்குகளைப் போக்குவரத்து செய்யும்போதும், பண்டகங்களில் பாதுகாப்பாக வைத்திருக்கும் பொழுதும் அவை பற்பல இடர்களுக்கு (Risks) உள்ளாகின்றன. இந்த இடர்களுக்கு எதிராக வியாபாரிகளுக்குக் காப்பீட்டு நிறுமங்கள் பாதுகாப்பு அளிக்கின்றன. அதாவது இடம்சார், காலம்சார் சிக்கல்களைச் சார்ந்துள்ள இடர்களைக் களைவது காப்பீடு.

ஆக, வியாபாரம், போக்குவரத்து, பண்டகக்காப்பு, வங்கிவசதி, காப்பீடு ஆகியவை வாணிகத்தின் பேரினப் பிரிவுகளாம். இவையன்றி, வேறுசில பணிகளின் உதவியும் வியாபாரத்திற்குத் தேவைப்படுகிறது. இன்றைய உலகில் விளம்பரத்தின் வலிமையையோ விற்பாண்மையின் திறத்தையோ, கவர்ச்சியும் பயனும் மிக்க சிப்பக்கட்டுமத்தின் (Packaging) தேவையையோ உணராதோர் வியாபாரத்துறையில் வெற்றி பெறவியலாது. இவையும் இன்ன பிறவும் வாணிகத்தைச் சார்ந்துள்ள செயல்களாகும்.

வாணிகம் (Trade)

சிறப்பங்காடிகள் (Super Markets)

இரண்டு உலகப் போருக்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் அமெரிக்க நாட்டில் எழுந்த புது வகையான சில்லரை வாணிக அமைப்பே 'சிறப்பங்காடி' எனப்படும். 'இணைப்புப் பண்டசாலை' (Combination Store), 'தன்வட்டிப்புப் பண்டசாலை' (Self-service Store) என்ற பெயர்களும் இதற்கு உண்டு. வாணிகச் செலவுகளை வெகுவாகக் குறைத்து, குறைந்த விலைக்கு வகைவகையான பொருள்களை அளிப்பதே இவற்றின் நோக்கம். ஒரே கடையில் பற்பல பகுதிகளை அமைத்து 2000-த்திலிருந்து 10000 வகையான பொருள்களை விற்பதும், விற்பாண்மையர் (Salesman) இன்றி வாடிக்கையரே பற்பல பகுதிகளுக்கும் சென்று அவர்களுக்குத் தேவையான பொருள்களைத் தேர்ந்தெடுத்து வருமாறு செய்வதும் இவற்றின் சிறப்பியல்புகளாகும்.

சிறப்பங்காடிகள் பலதுறைப பண்டசாலைகளைக் (Departmental Stores) காட்டிலும் மிகப் பெரியவை. நகரின் மையப் பகுதியில் இல்லாது வாடகை குறைவாகவுள்ள எல்லைப் புறங்களில் அமைக்கப்படுகின்றன. அவை ரொக்க அடிப்படையில் மட்டுமே விற்பனை செய்யும். அவை, அலங்காரமான சாளரக் காட்சி (Window Display) அமைப்பதில்லை. வாடிக்கையருக்கு அவை இலவசச் சேர்ப்பிப்பு வசதி நல்குவதில்லை. இவையனைத்தும் அவற்றின் வாணிகச் செலவைக் குறைக்கின்றன.

விற்பனை செய்வதற்கு இங்கு விற்பாண்மையர் அமர்த்தப் படுவதில்லையாதலால், மக்கள் பெரும்பாலும் வாங்கும் அளவுகளில் பொருள்கள் சிப்பக்கட்டுமம் செய்துவைக்கப்பட்டிருக்கும். நுழைவாயில்களுக்கு அருகில். வாடிக்கையர் உருட்டிச் சென்று

பொருள்களைத் திரட்டிவரும் வண்ணம், சிற்றுருட்டு வண்டிகள் (Wheeled Trolleys) வைக்கப்பட்டிருக்கும்.

கூட்டுறவுச் சிறப்பங்காடிகள்

கூட்டுறவு அடிப்படையில் அமைக்கப்பெறும் சிறப்பங்காடிகள் இவ்வாறு அழைக்கப்படுகின்றன. சென்னையிலுள்ள காமதேனு சிறப்பங்காடி, திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள சிந்தாமணி சிறப்பங்காடி, வேலூரிலுள்ள கற்பகம் சிறப்பங்காடி இவற்றை இங்கு எடுத்துக்காட்டாகக் கூறலாம். இவை பெரும்பாலும் மாநகர்களிலும் பெரு நகரங்களிலும் மட்டுமே துவக்கப்படுகின்றன. விற்பனை வாய்ப்பு குறைவாகவுள்ள இடங்களில் பேரளவு முதலிட்டுச் சிறப்பங்காடிகளைத் துவக்குவது உகந்ததல்ல.

கூட்டுறவுச் சிறப்பங்காடிகளில் ஏழை எளிய மக்களும் உறுப்பினராகலாம். உறுப்பினராவதற்கு அவை வெளியிடும் பங்கு ஒன்றை எடுக்கவேண்டும்; பங்குக்குரிய தொகையோடு நுழைவுக் கட்டணமும் செலுத்தவேண்டியதாக இருக்கும். ஒவ்வொரு உறுப்பினருக்கும் உறுப்புச் சீட்டு (Membership Card) வழங்கப்படும். உறுப்புச் சீட்டைக்கொண்டு உறுப்பினர்கள் கட்டுப்பாட்டுக்கு உள்ளாக்கப்படும் பொருள்களைப் பெற இயலுவதோடு, அவர்கள் வாங்கும் பொருள்களின் மொத்தத் தொகைக் கேற்ப உறுப்பு வட்டம் (Membership Discount) அச் சிறப்பங்காடிகளிலிருந்து பெற முடிகிறது.

கூட்டுறவுச் சிறப்பங்காடிகள் உறுப்பினரல்லாதவர்களுக்கும் பொருள்களை விற்கின்றன; ஆனால் வட்டச் சலுகை ஏதும் அவர்களுக்கு அளிப்பதில்லை; கட்டுப்பாட்டுக்குள்ளான பொருள்களையும் அவர்களுக்கு அளிப்பதில்லை.

மளிகைப் பொருள், அலங்காரப் பொருள், துணி, மருந்து, மின்பொருள் போன்ற வகைவகையான பொருள்களை விற்பதற்காக இச்சிறப்பங்காடிகள் ஒவ்வொன்றும் பற்பல துறைகளைக் கொண்டிருக்கின்றன. இவை பெரும்பாலும் ரொக்கத்திற்கு விற்கின்றன. பேரம் பேச இடமளிக்காமல் பொருள்களின்

விலையை நிருணயித்து அவற்றுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள அட்டைகளில் விலைகளைக் குறிக்கின்றன.

நியாயவிலைக் கடைகள்

பொதுமக்கள் அரிசி, கோதுமை, சாப்பாட்டு எண்ணெய் போன்ற இன்றியமையாப் பொருள்களை நியாய விலையில் பெறுவதற்கு இக்கடைகள் மிக்க உதவியாக இருக்கின்றன. வாணிகர்களின் கள்ள வாணிகம், பதுக்கல் போன்ற தீய செயல்களால் விலைவாசிகள் கடுமையாக ஏறுவதையும், இன்றியமையாப் பொருள்கள் கிட்டாமல் ஏழை எளிய மக்கள் அவதியுறுவதையும் இக்கடைகள் தடுக்கின்றன. அரசு அவ்வப்போது கட்டுப்பாட்டுக்கு உள்ளாக்கும் இன்றியமையாப் பொருள்களைப் பங்கிட்டளிக்கும் கடைகளாகவும் இவை செயல்படுகின்றன.

சந்தையில் இயல்பு நிலை சூழ்ந்திருந்து, பொருள்கள் தட்டுப்பாடின்றிக் கிடைக்கும்போது பொதுமக்கள் நியாயவிலைக் கடைகளின் முக்கியத்தை உணரமாட்டார்கள். இயற்கையின் சீற்றத்தாலோ, வாணிகர்களின் சூழ்ச்சியாலோ, ஏனைய பல காரணங்களாலோ பொருள்களின் உற்பத்தியும் அளிப்பும் (Supply) குன்றும்பொழுது அந்த நிலையைப் பயன்படுத்திப் பெருத்த இலாபம் ஈட்டும் பொருட்டு வாணிகர்கள் பதுக்கல், விலையேற்றம் போன்ற தீய செயல்கள் மூலம் பொதுமக்களைச் சுரண்ட முற்படுவர். அச்சூழ்நிலையில் தட்டுப்பாட்டுக்கு உள்ளான இன்றியமையாப் பொருள்களை நியாய விலையில் தேவைக்கேற்றவாறு பங்கிட்டுத் தருவது மக்கள் நலனைப் பேணும் அரசின் மாபெரும் கடமையாகும். அரசின் இக்கடமையே நியாயவிலைக் கடைகளாக மலர்கின்றது.

தமிழ் நாட்டில் அரசு நிறுவியுள்ள உணவுப்பொருள் வழங்கு கூட்டுரு (Civil Supplies Corporation) பல நியாயவிலைக் கடைகளையும் அமுதம் பல்துறைப் பண்டசாலைகளையும், அமுதம் உணவகத்தையும் நடத்தி வருகிறது. இவை அனைத்தின் நோக்கமும் நியாய விலையில் பொருள்கள் மக்களுக்குக் கிட்டுமாறு செய்வதே.

இவையன்றி, கூட்டுறவுத்துறையில் 1250-க்கும் மேற்பட்ட நியாய விலைக் கடைகள் இயங்கி வருகின்றன.

விரைவில் எல்லாக் கிராமங்களிலும் நியாயவிலைக் கடைகள் திறக்கத் தமிழக அரசு திட்டமிட்டுள்ளது. இப்பொறுப்பு கூட்டுறவுத் துறை, உணவுப் பொருள் வழங்கு கூட்டுரு ஆகிய இரு அமைப்புக்களிடையே பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டிருக்கின்றது.

இந்தியாவின் அயல்நாட்டு வாணிகம்

இந்தியாவின் ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும்

1947ஆம் ஆண்டு நாம் சுதந்திரம் பெற்றதற்கு முன்னதாக, நமது நாடு பெரும்பாலும் உணவுப் பொருள்களையும் கச்சாப் பொருள்களையும் ஏற்றுமதி செய்து வந்தது; நமது இறக்குமதி பெரும்பாலும் தயாரிப்புப் பொருள்களாகவே இருந்தது. நமது ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும் பின்தங்கிய பொருளாதாரத்துக்கே உரிய இயல்பைப் பெற்றிருந்தன. இத்தகைய ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும் நமது பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் பெருந்தடையாக அமைந்திருந்தன.

நாடு சுதந்திரம் பெற்ற பிறகு, நாட்டில் பொருளாதார வளர்ச்சியை உருவாக்கவும் விரைவு படுத்தவும் நாம் முடிவு செய்தோம். எனவே நமது அயல்நாட்டு வாணிகத்தின் இயல்பை மாற்றவேண்டிய தேவை ஏற்பட்டது. நமது இறக்குமதியில் வளர்ந்து வரும் தொழில்களுக்குத் தேவையான பொறிகள், போக்குவரவுச் சாதனங்கள், இரும்பு, எஃகு, இரும்பல்லாத உலோகங்கள் போன்ற முதலினப் பொருள்களும் (Capital goods), பெட்ரோல், செப்பமுறு எண்ணெய் (Crude oil), பருத்தி, சணல் நார், சாயப்பொருள்கள், வேதியியல் பொருள்கள் (Chemicals) போன்ற கச்சாப் பொருள்களும் அதிகமாக இடம் பெறலாயின. இறக்குமதியின் அளவும் விரைவாக அதிகமாகிக் கொண்டே வந்தது. எனவே ஏற்றுமதியைப் பெருக்கி, இறக்குமதியின் வளர்ச்சியைக் கூடுமானவரை ஈடுசெய்யும் தேவையையும் உணரலானோம். ஏற்றுமதியின் அளவைப் பெருக்குவதுடன் இல்லாது, அதில் பங்குபெறும் பொருள்களின் இயல்பையும் மாற்றி

வருகிறோம். வழிவழியாக நாம் ஏற்றுமதி செய்துவந்த உணவுப் பொருள்கள், கச்சாப் பொருள்கள் போன்ற மரபு இனங்களின் (Traditional items) பங்கைக் குறைத்து, கொதிகலன், இரயில் பெட்டி போன்ற முதலினப் பொருள்கள், தையல் எந்திரம், சைக்கிள், மின்விசிறி போன்ற தயாரிப்புப் பொருள்கள், பொறியியல் பொருள்கள் (Engineering goods) ஆகியவற்றின் பங்கை அதிகரித்து வருகிறோம். நமது ஏற்றுமதியிலும் இறக்கு மதியிலும் ஏற்பட்டுவரும் இநத மாற்றம் தொழில் வளர்ச்சியில் நாம் அடைந்துவரும் முன்னேற்றத்திற்கு அறிகுறியாக விளங்கு கிறது. இந்த மாற்றம் வரவேற்கத்தக்கது மட்டுமின்றி ஊக்கு விக்கத்தக்கதுமாகும்.

1975-76ஆம் ஆண்டில் நமது ஏற்றுமதி ரூ. 3943 கோடி; இறக்குமதி ரூ. 5158 கோடி. இச்செய்தி நமது அயல்நாட்டு வாணிகத்தின் அளவைக் காட்டுகிறது. ஐந்தாண்டுத் திட்டங்கள் மூலமாக நமது பொருளாதார மேம்பாட்டை விரைவு படுத்தி வரும் இத்தருணத்தில் இறக்குமதி பெருமளவானதாக இருப்பதில் வியப்பேதுமில்லை. இப்பேரளவு இறக்குமதிக்குத் தேவையான பணம் திரட்ட, அயல்நாடுகளின் கொடையை ஏற்றுக் கொள்வ தோடு, அதையே மிகுதியாக நம்பியிராமல், நமது ஏற்றுமதியைப் பெருக்குவதில் தீவிரம் காட்டிவருவது பாராட்டுதற்குரிய செய்தியாகும்.

நமது அயல் வாணிகத்தில் இடம்பெறும் முக்கியப் பொருள்கள்

முக்கிய இறக்குமதி

உணவு தானியங்கள், எந்திரங்கள், பெட்ரோல், செப்பமுறு எண்ணெய், இரும்பு, எஃகு, இரும்பல்லாத உலோகங்கள், வேதியியல் பொருள்கள், மருந்துகள், பருத்தி, மின் பொருள்கள், சணல் நார், உரம், காகிதம், காகித அட்டை ஆகியவை நமது இறக்குமதியில் இடம்பெறும் முக்கியப் பொருள்களாகும்.

கீழ்வரும் அட்டவணை இவற்றின் அளவைக் காட்டுகிறது :

1974-75, 1975-76 ஆகிய இரு ஆண்டுகளில்
செய்யப்பட்ட ஆண்டுச் சராசரி இறக்குமதி

நில எண்ணெய் (பெட்ரோல், செப்பமுரு எண்ணெய் போன்றவை) ...	ரூ.	1191	கோடி
உணவு தானியங்கள் ...	,,	1051	,,
எந்திரங்கள் (ரயில்பொறி உள்பட) ...	,,	789	,,
உரம் ...	,,	573	,,
உலோகங்கள் (இரும்பும் இரும்பல்லாதவையும்) ...	,,	531	,,
வேதியியல் பொருள்களும் மருந்தும் ...	,,	229	,,
பருத்தி ...	,,	28	,,

(ஆதாரம் : இந்திய ரிசர்வு வங்கி செய்தி மடல்கள்)

நமது இறக்குமதியில் முதலினப் பொருள்கள், தொழில்சார் கச்சாப் பொருள்கள் இவற்றின் பங்கு வளர்ந்து வருவதும், நுகர்வோர் பொருள்களின் பங்கு குன்றிவருவதும் நமது நாட்டில் ஏற்பட்டுவரும் தொழில் வளர்ச்சியின் அறிகுறிகளாகும்.

முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்கள்

இரும்பு, எஃகு, பொறியியற் பொருள்கள், சர்க்கரை, சணல் நூல், சணல் தயாரிப்புகள், தேயிலை, உலோகத் தாதுக்கள் (இரும்பு, மைகா, மாங்கனீஸ் தாதுக்கள்), கைவினைப் பொருள்கள், பதனிட்டதோல், பதனிடாத் தோல, பருத்தி நூல், பருத்தித் துணி, தைத்த ஆடை, முந்திரிப் பருப்பு, பிண்ணாக்கு, புகையிலை ஆகியவை நமது முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்களாகும்.

1974-75, 1975-76 ஆகிய இரு ஆண்டுகளில்
செய்யப்பட்ட ஆண்டுச் சராசரி இறக்குமதி

இரும்பு, எஃகு, பொறியியற் பொருள்கள் ...	ரூ.	430	கோடி
சர்க்கரை ...	,,	406	,,
சணல் நூலும், சணல் தயாரிப்புகளும் ...	,,	273	,,
தேயிலை ...	,,	233	,,

உலோகத் தாதுக்கள்	...	,,	221	,,
கைவினை பொருள்கள்	...	,,	205	,,
பதனிட்ட, பதனிடாத தோல்	...	,,	173	,,
பருத்தி நூலும், துணியும்	...	,,	159	,,
தைத்த பருத்தியாடை	...	,,	121	,,
முந்திரிப் பருப்பு	...	,,	107	,,
பிண்ணாக்கு	...	,,	91	,,
புகையிலை	...	,,	90	,,

(ஆதாரம் : இந்திய ரிசர்வு வங்கி செய்தி மடல்கள்)

நமது ஏற்றுமதியில் வழக்கமாக நாம் ஏற்றுமதி செய்யும் மரபுப் பொருள்களின் முக்கியத்துவம் குறைந்து, புதிய புதிய பொருள்களின் ஏற்றுமதி அதிகரித்து வருவது வரவேற்கத் தக்கது.

அயல்நாட்டு வாணிகத்தில் நம்முடன் உறவு கொண்டுள்ள நாடுகள்

அயல்நாட்டு வாணிகத்தில் நமது நாட்டுடன் நெருங்கிய உறவு கொண்டுள்ள நாடுகளில் முக்கியமானவை அமெரிக்கா, ஜப்பான், ரஷியா, இங்கிலாந்து, மேற்கு ஜெர்மனி, ஈரான், ஆஸ்திரேலியா, கனடா ஆகியவையாகும். 1975–76 ஆம் ஆண்டில் நமது இறக்குமதி, ஏற்றுமதியில் இந்த எட்டு நாடு களின் பங்கு முறையே 64.6%, 56.5% ஆகும். கீழ்க் காணும் அட்டவணை இது குறித்த விவரங்களைக் காட்டுகிறது.

1975-76 ஆம் ஆண்டில் நமது அயல் வாணிகத்தில் வெவ்வேறு நாடுகளின் பங்கு :

		இறக்குமதி. விழுக்காடு	ஏற்றுமதி: விழுக்காடு
அமெரிக்கா	...	24.6	12.9
ஜப்பான்	...	6.8	10.8
ரஷியா	...	5.7	10.5

இங்கிலாந்து	...	5·2	10·2
மேற்கு ஜெர்மனி	...	6·9	3·0
ஈரான்	...	8·9	6·9
ஆஸ்திரேலியா	...	2·0	1·1
கனடா	...	4·4	1·1
ஏனைய கிழக்கு ஐரோப்பிய சோஷலிஸ நாடுகள்	...	4·9	6.7
ஏனைய ஆசிய நாடுகள்	...	16·6	19·4
ஆப்பிரிக்கா	...	2·2	6·9
ஏனைய நாடுகள்	...	11·8	10·5

(ஆதாரம்: வாணிகம், அயல் நாட்டு வாணிகப் புள்ளி விவரங்கள்)

கிழக்கு ஐரோப்பிய சோஷலிஸ நாடுகளான போலந்து, ருமேனியா, பல்கேரியா, ஹங்கேரி, கிழக்கு ஜெர்மனி, செக்கோஸ்லோவேகியா, யுகோஸ்லேவியா ஆகியவற்றுடனும் ஆசிய நாடுகளுடனும் நமது அயல் நாட்டு வாணிகத் தொடர்பு வளர்ந்து வருவது நோக்கற்பாலது.

ஏற்றுமதி, இறக்குமதி குறித்துச் செய்யவேண்டுபவை (Stages in Exports and Imports)

ஏற்றுமதி, இறக்குமதி குறித்துச் செய்யவேண்டுபவற்றைக் காணும் முன், இவை பற்றிய கட்டுப்பாட்டைப் பற்றிச் சிறிது தெரிந்து கொள்வோம்.

இறக்குமதி ஏற்றுமதிக் கட்டுப்பாடு

இந்திய அரசு ஒவ்வொரு அரையாண்டுப் பகுதியிலும் அடுத்த அரையாண்டுக்கான தனது இறக்குமதிக் கொள்கையை அறிவிக்கும். நாட்டுக்குத் தேவைப்படும் ஒவ்வொரு பொருளிலும் எவ்வளவு இறக்குமதி செய்யலாம் என்ற உச்சவரம்பை இக் கொள்கை விதிக்கும். இக்கொள்கையைத் தாங்கியிருக்கும் ஏடு செவ்வேடு (Red book) என அழைக்கப்படுகிறது. இதற்கு உட்பட்டு இறக்குமதியருக்கு இறககுமதி உரிமங்கள் (Import

Licences) வழங்கப்படுகின்றன. இறக்குமதிப் பொருள்களை "திறப்புப் பொது உரிமப் (Open General Licence) பொருள்கள்" "தடைக்குட்பட்ட உரிமப் பொருள்கள்" என இருவகையாகப் பாகுபாடு செய்யலாம். திறப்புப் பொது உரிமப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்வதற்கென உரிமம் ஏதும் பெறவேண்டியதில்லை. மாறாக தடைக்குட்பட்ட உரிமப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்வதற்குத் தனி உரிமம் தேவைப்படுகிறது. இந்த உரிமம் பெறுவதற்குத் தக்க அலுவலருக்கு மனுச் செய்ய வேண்டும். 1947 ஆம் ஆண்டு இறக்குமதி, ஏற்றுமதி (கட்டுப்பாட்டுச்) சட்டத்தின் கீழ் இந்திய அரசு தனது இறக்குமதி, ஏற்றுமதி குறிதத கொள்கைகளை அறிவிக்கிறது. இறக்குமதி உரிமங்களை அவை வழங்கப்பட்ட 6 மாதங்களுக்குள் பயன்படுத்த வேண்டும்.

இறக்குமதி போலவே நமது அரசு ஏற்றுமதியையும் கட்டுப் படுத்துகிறது. 1962 ஆம் ஆண்டு ஏற்றுமதி (கட்டுப்பாட்டு) ஆணையில் சேர்க்கப்பட்டுள்ள பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்வதற்குத் தனி உரிமம் பெற வேண்டும். வழங்கப்பட்டதி லிருந்து மூன்று மாத காலம் வரை இந்த உரிமத்தைப் பயன் படுத்தலாம்.

ஏற்றுமதி குறித்துச் செய்ய வேண்டுபவை

ஏற்றுமதி குறித்துச் செய்யவேண்டுபவையாவன :

(i) இறக்குமதியாளரிடமிருந்து விற்பாணை (Indent) பெற வேண்டும். எச்சரக்குகளை, எந்த அளவுகளில், எவ்வாறு கட்டுமம் (Packing) செய்து, குறியிட்டு, எந்த விலைக்கு, எப்போது அனுப்ப வேண்டும் என்ற விவரங்களை இது தாங்கியிருக்கும். கப்பலில் அனுப்புவது, காப்பீடு செய்வது, பணம் செலுத்தும் முறை பற்றியும் அதில் விவரங்கள் இருக்கும்.

(ii) அடுத்து இறக்குமதியாளரின் நாணயம் பற்றி ஏற்றுமதியர் விசாரித்து அறிவார்.

(iii) விற்பாணை பெற்றவுடன், தேவையானால் அச்சரக்குகளை ஏற்றுமதி செய்வது குறித்த ஏற்றுமதி உரிமம் பெற வேண்டும்.

(iv) சரக்கு அனுப்பவேண்டிய காலத்திற்கு முன்னதாகவே, தக்க கப்பல் நிறுமத்தோடு ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு கப்பலில் இடம் ஒதுக்கப் பெறவேண்டும். அதாவது அவர் 'கப்பலிடு ஆணை' (Shipping Order) பெற வேண்டும்.

(v) அடுத்து, ஏற்றுமதியர் செய்யவேண்டுவது, சரக்குகளைக் கட்டுமம் செய்து குறியிட்டு அனுப்புவதாகும். சரக்கை முறையாக, உறுதியாக, பாதுகாப்பாக, சிக்கனமாக சுங்க அதிகாரிகள் அது குறித்து வகுக்கும் விதிகளையொட்டிக் கட்டுமம் செய்ய வேண்டும். கட்டுமம் செய்தவுடன், கட்டுமங்கள்மீது தனிக்குறியும், விற்பாணை எண்ணும், இலக்குத் துறைமுகத்தின் (Port of destination) பெயரும் தீட்டவேண்டும். இவ்வாறு செய்வதன் நோக்கம் கட்டுமங்களை அடையாளம் கண்டுகொள்ள எளிதாக்கு வதேயாம்.

கட்டுமம் செய்த சரக்கைத் துறைமுகத்திற்குக் கொண்டு சென்று, சுங்க சடங்குகளை நிறைவேற்றி, கப்பலில் ஏற்றவேண்டும். இதை ஏற்றுமதியரே செய்ய லாம் அல்லது அப்பொறுப்பை அனுப்புகை முகவரிடம் ஒப்படைத்து விடலாம்.

(vi) ஏற்றுமதியர் அந்த ஏற்றுமதி மூலம் பெறவிருக்கும் வெளி நாட்டுச் செலாவணி முழுவதையும் இந்திய ரிசர்வு வங்கியிடம் ஒப்படைத்து விடுவதாக உறுதி கூற வேண்டும். இதற்கு 'நாணய மாற்றுக் கட்டுப்பாட்டை ஒட்டிய சடங்குகளை நிறைவேற்றுதல்' எனப் பெயர்.

(vii) அடுத்து ஏற்றுமதியர் ஏற்றுமதிப் பட்டியல் (Shipping Bill) எழுதித் தந்து, ஏற்றுமதி வரி செலுத்தி, சுங்க ஏற்றுமதி அனுமதிச் சீட்டு (Custom's Export Pass) பெற வேண்டும்.

(viii) இதற்குப் பிறகு அவர் சரக்குகளைக் கப்பலில் சேர்ப்பித்துக் 'கப்பல் இரசீது' (Bill of lading) பெற வேண்டும்.

(ix) அடுத்து அவர் செய்ய வேண்டியது கடல்சார் காப்பீடு பெறுவதாகும். ஏற்றுமதி செய்யப்படும் சரக்குகள் பற்பல

கடல் இடர்களுக்கு உட்படும் வாய்ப்பு இருப்பதால், அவ் விடர்களுக்கு எதிராக அவற்றைக் காப்பீடு செய்யப் பெற்று, காப்பீட்டுத் திட்டாவணம் (Insurance Policy) பெறவேண்டும்.

(x) அவர் செய்ய வேண்டிய அடுத்த செயல் கப்பலிடு ஆவணங்களைத் (Shipping Documents) தயாரிக்கப் பெறுவதாகும். அதாவது வாணிக இடாப்பு, வாணிகத் தூதுவர் இடாப்பு (Consular Invoice), தோற்றுவாய்ச் சான்றிதழ் (Certificate of Origin) ஆகிய ஆவணங்களைத் தயாரிக்கப் பெறவேண்டும். இம்மூன்று ஆவணங்களும், கப்பல் இரசீது, காப்பீட்டுத் திட்டாவணம் ஆகியவும் சேர்த்துத் தொகுப்பாகக் 'கப்பலிடு ஆவணங்கள்' என அழைக்கப்படுகின்றன. இந்த ஆவணங்களை அவர் இறக்குமதியருக்கு நேராகவோ, அவரது வங்கி மூலமாகவோ அனுப்ப வேண்டும். அவற்றோடு அவர் இறக்குமதியர்மீது வரைந்த மாற்றுச் சீட்டையும் அனுப்ப வேண்டும்.

(xi) ஏற்றுமதியின் இறுதிக்கட்டம், அவர் இறக்குமதியரிடமிருந்து பணம் வசூலிப்பதுவேயாகும். இறக்குமதியரிடமிருந்து பெறும் பணத்தை இந்திய ரிசர்வு வங்கியிடம் ஒப்படைத்து, அதற்குச் சமமான தொகையை இந்திய நாணயத்தில் பெற்றுக்கொள்ளவேண்டும்.

இறக்குமதி குறித்துச் செய்யவேண்டியவை

வெளிநாட்டிலிருந்து நம் நாட்டுக்குப் பொருள்கள் கொண்டு வரப்படுவதை 'இறக்குமதி' என அழைக்கிறோம். ஏற்றுமதியைக் காட்டிலும் இறக்குமதி கடுமையான கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்பட்டிருககிறது. இந்தியாவிற்குள் பொருள்களை இறககுமதி செய்வதற்கு மேற்கொள்ள்வேண்டிய நடவடிக்கைகளாவன :

(அ) இறக்குமதி உரிமம் பெறுதல்.

(ஆ) இறக்குமதி உரிமம் பெற்றபின், இறக்குமதிக்குத் தேவையான வெளிநாட்டுச் செலாவணியை இந்திய ரிசர்வு வங்கிக்கு மனுச்செய்து பெறவேண்டும்.

(இ) இறக்குமதியர் அடுத்துச் செய்ய வேண்டுவது, விற்பாணை அனுப்புவதாகும்.

(ஈ) அடுத்து, இறக்குமதியர் ஏற்றுமதியருக்குப் பணம் செலுத்துவதற்குத் தக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

(உ) அடுத்து, இறக்குமதியர் ஏற்றுமதியரிடமிருந்து தெரிவிப்புக் குறிப்பும் (Advice Note), கப்பலிடும் ஆவணங்களும் பெறுதல் வேண்டும். சரக்குகள் ஏற்றியுள்ள கப்பல் இலக்குத் துறைமுகத்திற்கு என்று வரக்கூடும் என ஏற்றுமதியர் முன்னதாகத் தெரிவிக்கும் கடிதமே தெரிவிப்புக் குறிப்பு எனப்படும். இறக்குமதிக்குரிய பணம் ஏற்கனவே செலுத்தப்பட்டிருந்தால் கப்பலிடு ஆவணங்களை ஏற்றுமதியர் இறக்குமதியருக்கு நேராக அனுப்பி வைப்பார்; இன்றேல் பணம் பெற்றுக்கொண்டு அவற்றைத் தருமாறு வங்கி மூலம் அனுப்பிவைப்பார்; கூடவே இறக்குமதியர் மீது வரைந்த மாற்றுச் சீட்டையும் அனுப்பி வைப்பார்.

(ஊ) அடுத்து, இறக்குமதிச் சரக்குகளைக் கொண்டுள்ள கப்பல் இலக்குத் துறைமுகத்திற்கு வந்துவிட்டது என இறக்குமதியர் அறிந்தவுடன், அவர் தக்க சுங்கச் சடங்குகள் செய்து, துறைமுகத்திலிருந்து சரக்குகளை அகற்றி வர வேண்டும். அதாவது அவர் கப்பல் சத்தம், துறைமுகக் கட்டணம், இறக்குமதி வரி ஆகியவை செலுத்தி, உரிய நுழைவுப் பட்டியல் (Bill of Entry) எழுதிக்கொடுத்து, சரக்குகளைத் துறைமுகத்திலிருந்து பெற்று வரவேண்டும். இச்சடங்குகளை அவரே செய்யலாம்; அல்லது அப்பொறுப்பை 'அகற்றுகை முகவரிடம்' விட்டுவிடலாம்.

இறக்குமதி செய்யப்படும் சரக்கு பற்றி, அவற்றின் தன்மை, அளவு, மதிப்பு ஆகிய விவரங்களைக் கூறி எழுதித் தரப்படும் பட்டியல் 'நுழைவுப் பட்டியல்' எனப்படும். இறக்குமதியருக்கு இந்த விவரங்கள் உறுதியாகத் தெரியாத நிலையில், அவர் 'பார்வைப் பட்டியல்' (Bill of Sight) ஒன்று எழுதிக்கொடுத்து, சரக்குகளைப் பார்வையிடும் அனுமதி பெற்று, பார்வையிட்டபின், தக்க விவரங்களைக் குறித்து நுழைவுப் பட்டியல் எழுதித் தரவேண்டும்.

சுங்க வரிகள்

அயல் நாடுகளிலிருந்து நம் நாட்டுக்கு வரும் பொருள்கள் மீதும், நம் நாட்டிலிருந்து அயல் நாடுகளுக்குச் செல்லும் பொருள்கள் மீதும் சுங்க வரிகள் விதிக்கப்படுகின்றன. வருமானம், பாதுகாப்பு, பேரம் பேசும் வலிமை இம்மூன்று நோக்கங்கள் கருதி இவ்வரிகள் விதிக்கப்படுகின்றன. 1878 ஆம் ஆண்டு கடற் சுங்கச் சட்டத்தின்கீழ் (The Sea Customs Act of 1878) இவை விதிக்கப்படுகின்றன. உள்நாட்டில் உற்பத்தி செய்து விற்கப்படும் பொருள்கள் மீது விதிக்கப்படும் உற்பத்தித் தீர்வையி னின்றும் (Excise Duty) வேறுபடுத்துவதற்காகச் 'சுங்கம்' என இவ்வரிகள் அழைக்கப்படுகின்றன. இறக்குமதி வரி, ஏற்றுமதி வரி இரண்டையும் இச்சொல் குறிக்கும். நம் நாட்டில் பெரும் பான்மையான பொருள்கள் மீது ஏற்றுமதி வரி விதிக்கப்படுவ தில்லை. ஏற்றுமதி வரி பொருள்களின் எடையை அடிப்படை யாகக் கொண்டு விதிக்கப்படுகிறது.

இறக்குமதி வரி பொருள்களின் அளவை அடிப்படையாகக் கொண்டு விதிக்கப்படும் நிலையில் 'அளவுப்படி வரி' (Specific Duty) எனவும், பொருள்களின் மதிப்பை அடிப்படையாகக் கொண்டு விதிககப்படும் நிலையில் 'பெறுமானப்படி வரி' (Ad Valorem) எனவும் அறியப்படுகிறது. அளவுப்படி வரி பொருள் களின் அளவு, பருமன், எண்ணிக்கை அல்லது பளு சார்ந்து இருக்கலாம். பொருள்களின் வரிவிதிப்பு மதிப்பு (Tariff Value), சந்தை மதிப்பு அல்லது இடாப்பு மதிப்பைக் கொண்டு பெறு மானப்படி வரி தீர்மானிக்கப்படலாம்.

வருமானம் கருதி அரசு இவ்வரிகள் விதிக்கலாம். வெளி நாட்டுப் போட்டியால் நம் நாட்டில் தொழில்கள் நசித்துப் போகாமல் காப்பதற்காகவும் இவை விதிக்கப்படலாம். பிற நாடுகள் நம் பொருள்கள் மீது இறக்குமதி வரி விதித்தால் நாமும் அவற்றின் பொருள்கள் மீது வரி விதிப்பது, அவை சலுகை அளித் தால் நாமும் அளிப்பது என்ற கருத்திலும்—அதாவது நமது நாட்டுக்கு மற்ற நாடுகளோடு சம நிலையில் நின்று பேரம் பேசத் தக்க வலிமையை அளிப்பதற்காகவும்—சுங்க வரிகள் விதிக்கப் படலாம்.

வாணிகத் தூதுவரகங்கள்

பெரும்பான்மையான நாடுகளில் இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்கள் மீது பெறுமானப்படி (Ad Valorem) இறக்குமதி வரி விதிக்கப்படுகிறது. அந்நிலையில் சுங்க அதிகாரிகள் இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்களின் கட்டுமங்களைப் பிரித்துப்பார்த்து அவற்றின் மதிப்பைக் கணக்கிடும் தேவை எழுகிறது. இதனுல் இறக்குமதியாளருக்குத் தாமதமும் அசௌகரியமும் ஏற்படுகிறது. இறக்குமதியாளர் கட்டுமங்களைப் பிரிக்காமலேயே அவற்றிலுள்ள பொருள்களின் உண்மை மதிப்பைச் சுங்க அதிகாரிகள் ஒப்புக் கொள்ளும் வகையில் மெய்ப்பிக்க இயலுமானுல், அவர் இறக்குமதி வரியைக் கணக்கிடுவதைச் சார்ந்த தாமதத்தைத் தவிர்க்கலாம். அவ்வாறு மெய்ப்பிப்பதற்கு வாணிகத்தூதுவர் இடாப்பு (Consular Invoice) மிகத் துணையாக இருக்கிறது.

இறக்குமதியாளரின் வேண்டுகோள் பேரில், ஏற்றுமதியாளர் ஏற்றுமதி நாட்டில் வசிக்கும் இறக்குமதி நாட்டைச் சேர்ந்த வாணிகத் தூதுவரிடமிருந்து இந்த இடாப்பு பெற்று, ஏனைய கப்பலிடு ஆவணங்களுடன் (Shipping Documents) அதை இறக்குமதியாளருக்கு அனுப்புவார்.

வாணிகத் தூதுவர் என்போர் அயல் நாடுகளில் தங்கியிருந்து தமது தாய்நாட்டின வாணிக நலனைப் பேணும் அலுவலர்கள் ஆவர். ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பொருள்களின் மதிப்பு குறித்து அவர்கள் தரும் சான்றிதழே வாணிகத் தூதுவர் இடாப்பு என அழைக்கப்படுகிறது. இருப்பினும் இறக்குமதி நாட்டிலுள்ள சுங்க அதிகாரிகள், வாணிகத் தூதுவர் இடாப்பை இறக்குமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு குறித்த இறுதிச் சான்ருக ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்ற கட்டாயம் இல்லை.

வாணிகத் தூதுவர், இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்படும் நாட்டில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டவை தாஞ என்பது குறித்துத் 'தோற்றுவாய்ச் சான்றிதழும்' (Certificate of Origin) வழங்குவர். ஏற்றுமதி நாட்டுக்கும் இறக்குமதி நாட்டுக்குமிடையே நிலவத்தக்க வரிச்சலுகை பெறுவதற்கு இச் சான்றிதழ் பயன்படுகிறது.

கப்பலிடு முகவர் (Shipping Agent)

ஏற்றுமதியாளர் இறக்குமதியாளரிடமிருந்து ஆணையும், அதையடுத்து ஏற்றுமதி உரிமமும் பெற்றபின், ஒரு கப்பல் நிறுமம் மூலமாகச் சரக்குகளைக் கப்பலிட்டு அனுப்புவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். கப்பலில் வேண்டும்பொழுது இடம் பெறுவது கடினமாகையால், சரக்கை அனுப்புவதற்கு உரிய காலத்துக்கு முன்னதாகவே, தக்க கப்பலில் இடம் ஒதுக்குமாறு அவர் கப்பல் நிறுமத்திற்கு மனுச்செய்ய வேண்டும். ஏற்றுமதிப் பொருள்களைக் குறிப்பிட்ட கட்டணத்திற்கு இறக்குமதித் துறைமுகத்திற்கு ஏற்றிச் செல்ல ஒப்புக்கொள்ளும் நிலையில், கப்பல் நிறுமம் ஏற்றுமதியாளரிடம் ‘கப்பலிடு ஆணை’ (Shipping Order) வழங்கும். குறிப்பிட்ட ஏற்றுமதியாளரிடமிருந்து குறிப்பிட்ட சரக்கைக் கப்பலில் ஏற்றிக் கொள்ளுமாறு கப்பல் தலைவருக்கு அந்த நிறுமம் விடுக்கும் கட்டளையே கப்பலிடு ஆணையாகும். ஏற்றுமதியாளருக்குக் கப்பலிலுள்ள முழு இடமும் தேவைப் பட்டால், அவர் அந்தக் கப்பலையே வாடகைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அவர் கப்பல் நிறுமத்துடன் செய்துகொள்ளும் இந்த ஒப்பந்தம் ‘தனி அமர்த்துக் கப்பல் முறி’ (Charter party) எனப் படும்.

ஏற்றுமதியாளருக்குத் தாம் அடிக்கடி செய்யும் பற்பல ஏற்றுமதிகள் குறித்துக் கப்பல் நிறுமங்களோடு தொடர்பு கொண்டு கப்பல்களில் இடம் ஒதுக்கப்பெறுவது குறித்தும், கப்பல்களில் சரக்குகளை ஏற்றுவது குறித்தும் உள்ள சடங்குகளைக் கவனிப்பதற்கு நேரம் இருக்காது. அவர் கவனம் இச்செயல்கள் குறித்துச் சிதறுண்டால், அவரது ஏற்றுமதித் தொழிலின் திறம் குன்றக்கூடும். எனவே, இப்பொறுப்புகளைக் குறைந்த கட்டணம் பெற்றுக்கொண்டு அதற்கெனவே இயங்கிவரும் முகவர்களிடம் ஒப்படைப்பதே சாலச் சிறந்தது. இத்தகைய முகவர் ‘கப்பலிடு முகவர்’ என அறியப்படுவர்.

அனுப்புகை முகவரும் அகற்றுகை முகவரும் (Forwarding and Clearing Agents)

சரக்குகளைத் திரட்டி, அவற்றைக் கட்டுமம் செய்து, சேர வேண்டிய இடங்களுக்கு அவற்றை அனுப்பி வைக்க ஏற்பாடு

செய்யும் முகவர் 'அனுப்புகை முகவர்' எனப்படுகிறார். குறிப்பாக, ஏற்றுமதி வாணிகத்தில் இவர்தம் பணி பயனுள்ளதாக விளங்குகிறது. ஏற்றுமதியரின் கிடங்குகளிலிருந்து சரக்கைப் பெற்று சேரிடங்களுக்கு அவற்றை அனுப்பி வைக்க ஏற்பாடு செய்வதன் மூலம் இவர்கள் ஏற்றுமதியருக்கு மிக்க உதவியாக இருக்கின்றனர். சரக்கைக் கட்டுமம் செய்வது சார்ந்த பொறுப்பையும், சுங்கச் சடங்குகளை நிறைவேற்றுவது குறித்த பொறுப்புகளையும் இவர்கள் மேற்கொள்ளுகின்றனர். அச்சரக்கைக் காப்பீடு செய்யப்பெறும் பொறுப்பையும் இவர்கள் ஏற்கின்றனர். உரிய கழிவைப் பெற்றுக்கொண்டு ஏற்றுமதியரை ஏற்றுமதி சார்ந்த சிக்கலான பல சடங்குகளைச் செய்யும் பொறுப்பிலிருந்து விடுவித்து, அப்பணிகளை ஏற்றுமதியரின் முகவராக இவர்கள் செய்கின்றனர். சில சமயங்களில் இவர்கள் இறக்குமதியரிடமிருந்து நேரடியாக ஆணைகள் பெற்று அவற்றின்படி அவர்கள் சார்பாகத் தக்க சரக்குகளை ஏற்றுமதி நாட்டில் வாங்கிக் கட்டுமம் செய்து அனுப்பிவைக்கின்றனர்; அங்ஙிலையில் இவர்கள் இறக்குமதியரின் முகவராக ஏற்றுமதி நாட்டில் செயல்படுகின்றனர்.

உள்நாட்டு வாணிகத்திலும் அனுப்புகை முகவரின் முக்கியத்துவம் உணரப்பட்டு வருகிறது. உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து சரக்கைத் திரட்டி உள்நாட்டில் செல்லவேண்டிய இடங்களுக்கு அவற்றை அனுப்பிவைக்கும் பொறுப்பை ஏற்பதன் மூலம், உற்பத்தியாளர்கள் உற்பத்தியில் முழுக கவனம் செலுத்துவதற்கு இவர்கள் உறுதுணையாக இருக்கிறார்கள்.

இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்களை இறக்குமதித் துறை முகத்திலிருந்து அகற்றி, இறக்குமதியரின் கிடங்கில் கொண்டு சேர்க்கும் பொறுப்பை 'அகற்றுகை முகவர்' மேற்கொள்ளுகின்றனர். இறககுமதித துறைமுகத்திலிருந்து சரக்கை அகற்றும் முன்னர், தரம், அளவு போன்ற அம்சங்களைச் சரிபார்த்து வாங்கும் பொறுப்பும், இது குறிதத சுங்கச் சடங்குகளை நிறைவேற்றும் பொறுப்பும், இறககுமதியரிடம் கொண்டு செல்லுமுன், தேவையானால் அவற்றைப் பணடகங்களில் காப்பாக வைக்கும் கடமையும் இவர்களைச் சார்ந்தது. இவர்கள் இத்தகைய பணிகளில் தேர்ந்தவர்கள். இவர்கள் இறக்குமதியரின் முகவராகச் சிறு கழிவு பெற்றுக்கொண்டு இப்பணி செய்கின்றனர்.

கப்பல்துறை வாரண்டு
(Dock Warrant)

கப்பல்துறையைச் சார்ந்த பண்டகங்களில் சரக்குகளைப் பாதுகாப்பாக வைக்கும்பொழுது கொடுக்கப்படும் இரசீது 'கப்பல்துறை வாரண்டு' எனப்படும். இந்த இரசீதில் பண்டகத்தில் இடப்பட்ட பொருள்களைப் பற்றிய முழு விவரங்களும் இருக்கும். இது பண்டகக் காப்புக்காகப் பொருள்களைப் பெற்றுக் கொண்டதைத் தெரிவிக்கும் ஒப்புகையாக (Acknowledgement) மட்டுமின்றி, ஒரு சரக்குரிமை ஆவணமாகவும் விளங்குகிறது. அதைப் பிறருக்கு மாற்றிக் கொடுப்பதன் மூலமாகச் சரக்கின் மீதான உரிமையை அவர்களுக்கு மாற்றித்தர இயலுகிறது. மேலெழுதிக் (Endorse) கொடுப்பதன் மூலம் அதைப் பிறருக்கு உரிமை மாற்றம் செய்யலாம்—அதாவது சரக்குரிமையை அவர்களுக்கு மாற்றித்தரலாம். முறையாக மேலெழுத்துப் பெற்று வைத்திருப்பவரின் சரக்குரிமையைப் பறைசாற்றும் ஆவணமாக அது திகழ்கிறது. இந்த வாரண்டைத் தழுவிய சரக்குகளில் ஒரு பகுதியைப் பிறருக்கு உரிமை மாற்றம் செய்யவேண்டுமானுல் கொடுப்பாணை (Delivery Order) வழங்கி அதைச் செய்யலாம்.

வாணிக உறுதிக் கடிதம்
(Letter of Credit)

இறக்குமதியரின் நாணயத்தில் ஏற்றுமதியருக்கு நம்பிக்கை இல்லாமலோ அல்லது அதைப்பற்றி நன்கு அறியாமலோ இருக்கும் நிலையில், ஏற்றுமதிச் சரக்கிற்கு உடனடியாகப் பணம் பெறுமல் அல்லது பணம் பெறுவதற்கான உறுதி இல்லாமல் அவர் அவற்றை ஏற்றுமதி செய்யமாட்டார். அந்நிலையில் இறக்குமதியர் அவரது நாட்டிலுள்ள வங்கியொன்றை அணுகி ஏற்றுமதியர் பெயருக்குக் குறிப்பிட்ட ஒரு தொகைக்கு 'வாணிக உறுதிக் கடிதம்' (Letter of Credit) விடுக்குமாறு செய்வார். அதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தொகை வரை இறக்குமதியர்மீது வரையப்படும் மாற்றுச் சீட்டுக்களை ஏற்பதாகவோ அவற்றிற்குப் பணஞ் செலுத்துவதாகவோ விடுக்கும்—வங்கி உறுதி பகரும் கடிதமாகும் இது. அவ்வங்கி அக்கடிதத்தை ஏற்றுமதியர் நாட்டில் இயங்கும் தனது கிளை அல்லது முகமை வங்கிக்கு அனுப்பி வைக்கும். அக்கடிதம் பெறும் கிளை அல்லது முகமை வங்கி

ஏற்றுமதியர் இறக்குமதியர் மீது குறிப்பிட்ட தொகை வரை வரையும் மாற்றுச் சீட்டுக்களை ஏற்கும் அல்லது அவற்றிற்குப் பணஞ் செலுத்தும். ஏற்றுமதியர் அவரது ஏற்றுமதிமீது உடனடியாகப் பணம் பெறுவதற்கு வாணிக உறுதிக் கடிதம் வகை செய்கிறது. இக்கடிதம் விடுக்கும் வங்கி இறக்குமதியரை நன்கு அறிந்திருக்கக்கூடுமாதலால் அவரிடமிருந்து பணம் பெறுவதற்கு உகந்த ஏற்பாடு செய்துகொள்ளும்; இச்சேவை புரிவதற்கு அது சிறிது கழிவும் பெற்றுக்கொள்ளும்.

வாணிக உறுதிக் கடித முறை வெளிநாட்டு வாணிகத்தில் பெருவாரியாகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. உள்நாட்டு வாணிகத்திலும் இது கணிசமாகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. வங்கிகள் மட்டுமின்றி, வாணிக நிறுவனங்களும் ஒன்றின்மீது ஒன்று வாணிக உறுதிக் கடிதங்கள் விடுத்து அவற்றில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவர்களுக்குப் பணம் செலுத்துமாறு செய்துகொள்ளுகின்றன. வாணிக உறுதிக் கடிதங்கள் மாற்றுமுறை ஆவணங்கள் (Negotiable Instruments) அல்ல. எனவே, அவற்றின் பேரில் பணம் செலுத்தும் வங்கிகள் பணம் பெறுபவர் அதற்கு உரியவர்தானா எனப்பார்த்துச் செலுத்த வேண்டும்.

வெளிநாட்டு வாணிகத்தில் விலைப்புள்ளி
(Price Quotation)

வெளி நாட்டுக்குச் சரக்கு அனுப்பும்பொழுது பல்வேறு செலவுகள் செய்ய வேண்டியதாக உள்ளது. இவற்றில் எவ்வெவற்றை ஏற்றுமதியர் ஏற்பது, எவ்வெவை இறக்குமதியரைச் சேரும் என்பது தெளிவாக வரையறுக்கப்படவேண்டும். இப் பெரும் பொறுப்பு விலைப் புள்ளியைச் சார்ந்தது.

ஏற்றுமதியர், இறக்குமதியரிடையே இவ்வாறு ஏற்படும் செலவுப் பகிர்வு, அவர்கள் ஒப்புக்கொள்ளும் விலைப்புள்ளிக்கு ஏற்ப மாறுபடும். அவர்களிடையே அது செலவுகளை மட்டும் பகிர்வு செய்வதில்லை; பொறுப்பையும் பகிர்ந்தளிக்கிறது. அதாவது சரக்கை அனுப்புவது சம்பந்தமாக ஏற்றுமதியரது பொறுப்பு எப்பொழுது முற்றுப் பெறுகிறது, இறக்குமதியருடைய பொறுப்பும், இழப்பு நேர்ந்தால் ஏற்கும் இடரும் (Risk) எப்பொழுது துவங்குகின்றன என்பதையும் விலைப்புள்ளியே

வரையறுக்கும். எனவே, அவர்களிடையே விலைப்புள்ளி பற்றித் தெளிவான உடன்பாடு எழுவது இன்றியமையாதது.

வெளிநாட்டு வாணிகத்தில் பல்வேறு விலைப்புள்ளிகள் பயன படுகின்றன. எனினும் ஈண்டு, அவற்றில் இரண்டைப் பற்றி மட்டுமே காண்போம். அவையாவன :

(அ) கப்பல்மீது இலவச விலை (Free on Board—F.O.B. Price)

(ஆ) அடக்கம், காப்பீடு, சத்தம் இணைந்த விலை (Cost, Insurance and Freight—C.I.F. Price)

(அ) கப்பல்மீது இலவச விலை : க.மீ.இ. விலை

சிப்பக் கட்டுமச் செலவு, கப்பல்துறைக்குக் கொண்டுவரும் செலவு, ஏற்றுமதி வரி, கப்பலில் சரக்கு ஏற்றும் செலவு உட்பட அதுவரையாகும் செலவுகளை உட்படுத்திக் கூறும் விலையாகும். இது. இச்செலவுகளை விற்போர் (ஏற்றுமதியர்) ஏற்க வேண்டுவது தெளிபு. கப்பலில் ஏற்றியவுடன், சரக்குரிமையும், உரிமையைத் தழுவிய இடரும், பொதுவாக, விற்போரிடமிருந்து வாங்குவோருக்கு (இறக்குமதியருக்கு) மாறும். பிறகு ஆகும் செலவுகளை—கப்பற் சத்தம், காப்பீட்டு முனைமம், இறக்குச் செலவு, இறக்குமதி வரி, அகற்றுக கட்டணம் போன்றவற்றை—வாங்குவோர் ஏற்கவேண்டும். இறக்குமதியர் சார்பில் ஏற்றுமதியர் சரக்கைக் காப்பீடு செய்யப்பெறவில்லை என்றால், சரக்குகளைக் கப்பலில் ஏற்றியாகிவிட்டது என்பதை இறக்குமதியருக்கு அறிவிக்க வேண்டும். அப்பொழுதுதான் இறக்குமதியர் அவற்றைக் காப்பீடு செய்யப்பெற இயலும்.

(ஆ) அடக்கம், காப்பீடு, சத்தம் இணைந்த விலை :
அ.கா.ச. விலை

இது சரக்கின் அடக்கம், காப்பீட்டு முனைமம், கப்பற் சத்தம் சேர்ந்த விலையாகும். சரக்குகள் இலக்குத் துறைமுகத்தை (Port of destination) அடையும் வரை உண்டாகும் செலவுகளை —துறைக் கட்டணம், ஏற்றுச்செலவு, சத்தம், காப்பீட்டு

முனைமம் போன்றவற்றை—ஏற்றுமதியர் ஏற்க வேண்டும் என்பதும், பிறகு ஏற்படும் செலவுகளை—அதாவது இலக்குத் துறைமுகத்தில் கப்பலிலிருந்து இறக்குவதற்காகும் செலவு, இறக்குமதி வரி, அகற்றுக் கட்டணம் இன்ன பிறவற்றை— இறக்குமதியர் ஏற்க வேண்டும் என்பதும் இந்த விலைப் புள்ளியின் சாரம். மேலும் கப்பல் வாடகை ஒப்பந்தம், காப்பீட்டு ஒப்பந்தம் ஆகியவை செய்வதும், கப்பலிடு ஆவணங்களை இறக்குமதியருக்கு அனுப்பி வைப்பதும் ஏற்றுமதியருடைய பொறுப்பாகும். பயணக் காலத்தில் சரக்குகளுக்கு ஏதாவது ஊறு நேர்ந்தால், அந்த இழப்பு இறக்குமதியரைச் சாரும்; ஆனால் சரக்குகள் காப்பீடு செய்யப்பட்டிருப்பதால் அவர் அந்த இழப்பை ஈடு செய்து கொள்ள முடியும்.

போக்குவரத்தும் பண்டகக்காப்பும்

இரயில் இரசீது

இரயில் மூலமாகச் சரக்கனுப்ப விரும்புவோர் இரயில் துறையினர் அச்சிட்டு வழங்கும் அனுப்புகைச் சீட்டைப் (Forwarding Note) பெற்று, அதை நிரப்பிக் கையெழுத்திட்டுத் தரவேண்டும். சரக்குகளைச் சரக்கு-இரயில் அல்லது பயணிகள்-இரயில் மூலமாக அனுப்பலாம். பயணிகள் இரயில் மூலமாக அனுப்புவதற்குக் கட்டணம் சற்று அதிகமாகச் செலுத்த வேண்டும்.

அனுப்ப வேண்டிய சரக்குகளையும், அதற்குரிய அனுப்புகைச் சீட்டையும் பெற்றுக்கொண்டு, இரயில் நிலையத்தார் இரயில் இரசீது கொடுப்பர். இரயில் இரசீது மூன்று பணிகள் ஆற்றுகிறது :

அ) ஏற்றிச்செல்ல வேண்டிய சரக்குகளை இரயில் நிலையத்தார் பெற்றுக்கொண்டதைத் தெரிவிக்கும் இரசீதாக அமைவதோடு, சேரவேண்டிய இடத்திற்கு அவை கொண்டு செல்லப்படும் என்ற வாக்குறுதியையும் தாங்கியிருக்கிறது.

ஆ) இரயில் கட்டணத்திற்கான ஆதாரச்சீட்டாகவும் (Voucher) அது விளங்குகிறது.

இ) அச்சரக்குகள் குறித்த சரக்குரிமை ஆவணமாகவும் (Document of title to goods) அது செயல்படுகிறது.

சரக்கனுப்புபவர் (Consigner) பெயரிலோ, சரக்கனுப்பப் பெறுபவர் (Consignee) பெயரிலோ அது தரப்படலாம். எவர் பெயரில் உள்ளதோ அவரே அந்த இரசீதைச் சமர்ப்பித்து சரக்குகளைப் பெறலாம். அல்லது சரக்குகள் கெட்டுப்போயிருந்தால் இரயில் துறையினரிடமிருந்து ஈட்டுத் தொகை பெறலாம்.

அல்லது தக்க ஆணை பிறப்பித்து, சரக்கைப் பிறருக்குக் கொடுக்குமாறு செய்யலாம்.

அது ஒரு சரக்குரிமை ஆவணம் ஆதலால், பயணம் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கும் பொழுதே, அதை மேலெழுதிக் கொடுப்பதன் மூலம் (By endorsement and delivery), அச் சரக்குகள் மீதான உரிமையைப் பிறருக்கு மாற்றித்தரலாம்; மேலெழுத்துப் பெறுபவர் (Endorsee) அப்பொழுதிருந்து அதன் உரிமையர் ஆகிறார். இருப்பினும், இது ஒரு மாற்றுமுறை ஆவணம் (Negotiable Instrument) அல்ல.

இரயில் இரசீது காணாமற்போய்விட்டால், அதற்குரியவர் ஈட்டுறுதிப் பிணைமுறி (Indemnity Bond) ஒன்று எழுதிக் கொடுத்து இரயில் துறையினரிடமிருந்து சரக்குகளைப் பெற வழியிருக்கிறது.

வழிச்சீட்டு
(Way Bill)

லாரிகள் பொதுச் சுமையேற்றிகளாகச் (Common Carriers) செயல்படும்பொழுது, ஏற்றிச்செல்வதற்காகச் சரக்குகளைப் பெற்றுக்கொள்ளும் லாரி—உரிமையர் 'வழிச்சீட்டு' வழங்குவது வழக்கம்.

ஆள் வேறுபாடின்றி எவருடைய சரக்காயினும் ஓர் இடத்திலிருந்து பிரிதோர் இடத்திற்கு வாடகைக்காகச் சுமந்து செல்ல வெளிப்படையாகப் பொறுப்பேற்கும் சுமையேற்றி 'பொதுச் சுமையேற்றி' எனப்படும். இவை குறிப்பிட்ட இடங்களுக்கிடையே குறிப்பிட்ட கால அட்டவணையை (Time table) ஒட்டி, குறிப்பிட்ட கட்டணத்திற்காகச் சரக்குகள் ஏற்றிச் செல்பவை.

இரயில் இரசீதைப் போலவே வழிச்சீட்டும், ஏற்றிச்செல்லப் பெற்றுக்கொண்ட சரக்குகளுக்குரிய இரசீதாகவும், வாடகைக் கட்டணம் குறித்த ஆதாரச் சீட்டாகவும், ஏற்றிச் செல்லும் ஒப்பந்தத்துக்குரிய சான்றாகவும், சரக்குரிமை ஆவணமாகவும் திகழுகிறது. சரக்குகள் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டுக் கொண்டு இருக்கும்பொழுதே, வழிச் சீட்டை மேலெழுதிக் கொடுப்பதின்

மூலம் சரக்கு மீதான உரிமையை மாற்றித்தர இயலுகிறது. இதுவும் ஒரு மாற்றுமுறை ஆவணம் அல்ல.

வழிச்சீட்டு காணுமற் போகுங்கால், சரக்கிற்குடையவர் ஈட்டுறுதிப் பிணைமுறி ஒன்று எழுதிக்கொடுத்து, லாரி உரிமையரிடமிருந்து சரக்குகளைப் பெறலாம்.

கொள்கலனுக்கம்
(Containerisation)

உலக நாடுகளிடையே பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வதில் வியத்தகு மாற்றங்கள் ஏற்பட்டு வருகின்றன. இம்மாற்றங்களையும் முன்னேற்றத்தையும் ஒட்டுமொத்தமாகக் குறிக்கும் தொகுப்புச் சொல்லாகும் 'கொள்கலனுக்கம்' என்பது.

முன்னர் சரக்குகள் தனித்தனியாகச் சிப்பக்கட்டுமம் செய்யப்பட்டு, கப்பல், இரயில், வானவூர்தி, லாரி ஆகியவற்றில் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டு வந்தன. இதனுல் அவற்றை ஏற்றவேண்டிய—இறக்கவேண்டிய ஒவ்வோர் இடத்திலும் வேலை அதிகமாயிற்று.

இன்று அந்த நிலை மாறி, சரக்குகளைக் கொள்ளும் கலன் போன்று பெரிய பெரிய வண்டிப் பெட்டிகள் செய்யப்பட்டு, சரக்குகள் அவற்றில் இட்டுக் கொண்டுசெல்லப்படுகின்றன. இக்கொள்கலன்—பெட்டிகள் இரயில், லாரி, கப்பல், விமானம் ஆகியவற்றுக்கோ அவற்றிலிருந்தோ எந்திரங்கள் மூலம் மாற்றப்படுகின்றன. மனித உழைப்பைக் குறைத்து, எந்திரங்கள் மூலமாகவும் தன்னியங்கி மூலமாகவும் போக்குவரத்துச் செயல்கள் செய்யப்படும் போக்கு விரைந்து முன்னேறி வருகிறது.

பயணத்தின் வெவ்வேறு நிலைகளில், லாரி, இரயில், கப்பல் போன்று வெவ்வேறு போக்குவரத்துச் சாதனங்களில் சரக்குகளை மாற்றி மாற்றி ஏற்றிச்செல்லும் தேவை இருக்கும்பொழுது, கொள்கலனுக்க வசதி—கொள்கலன் பெட்டி வசதி—மிகவும் ஏற்ற ஒன்ருக விளங்குகிறது. லாரியிலிருந்து இரயிலுக்கும், இரயிலிலிருந்து கப்பலுக்கும் மனித உழைப்பைப் பயன்படுத்திச் சரக்குகளை மாற்றுவதைக் காட்டிலும், எந்திர

விசை கொண்டு அச்சரக்குகளைக் கொண்டிருக்கும் வண்டிப் பெட்டிகளையே மாற்றுவது எளிதன்றோ ?

கொள்கலனுக்க வசதி சரக்குகளை மிகப் பெரும் அளவிலும், மிக விரைவாகவும் போக்குவரத்து செய்யும் நன்மையை உண்டாக்கி இருக்கிறது. பெருத்த முதலீட்டையும் பொருட் படுத்தாமல், கொள்கலன் கப்பல்களே (Container ships) உருவாக்கப்பட்டு வருகின்றனவென்றால், இதனால் கிட்டும் நன்மை அறியற்பாலதன்றோ !

வேளாண்மைப் பொருள்களுக்கும் தயாரிப்புப் பொருள்களுக்கும் பண்டகக்காப்பு (Warehousing)

பண்டகக்காப்பு வசதி வேளாண்மைப் பொருள்களுக்கும், ஆலைகளில் உற்பத்தி செய்யப்படும் தயாரிப்புப் பொருள்களுக்கும் மிக இன்றியமையாததாக இருக்கிறது. பொருள்களைச் சேமக்காப் பாகவும் (Storage), பாதுகாப்பாகவும் வைத்திருக்கப் பண்டகங்கள் ஆற்றும் பணியைப் பண்டகக்காப்பு (Warehousing) என அழைக்கிறோம்.

சந்தையிடுகை (Marketing) என்னும் செயலில் சேமக்காப்பும் பண்டகக்காப்பும் முக்கியப் பங்கு வகிக்கின்றன. பொருள்களின் உற்பத்தியும் நுகர்வும் (Consumption) பெரும்பாலும் காலத்தால் பிரிக்கப்பட்டிருப்பதை நாம் அறிவோம். பெரும்பான்மையான பொருள்கள் நுகர்வுக்காக மக்களால் வேண்டப்படுவதற்கு முன்பே உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. இந்த இடைக்காலத்தில் அவற்றின் தரம் குன்றுதவாறும் அவற்றிற்கு இழப்பு ஏற்படாதவாறும் பாதுகாப்பாக வைத்திருக்கும் ஏற்பாட்டையே 'சேமக் காப்பு' எனக் கூறுகிறோம். பண்டகங்கள் அளிக்கும் இந்த வசதி இன்றியமையாததன்றோ ?

பண்டகக்காப்பு வசதியின் தேவைகள்

பொருள்களைச் சேமக்காப்பாக வைத்திருக்கப் பல காரணங்கள் உள. அவற்றில் முக்கியமான சிலவற்றைக் காண்போம் .

(i) தற்காலத்திய பேரளவு உற்பத்தி (Mass Production) தேவையை எதிர்நோக்கிய உற்பத்தியாகும்; இது வாடிக்கையரின் ஆணையைப் பெற்றுக்கொண்டு செய்யப்படும் உற்பத்தியல்ல. எதிர்காலத்தில் எழத்தக்க தேவையை முன்னதாகக் கணித்து, அதை நிறைவேற்றுவதற்காக முன்கூட்டியே செய்யப்படும் உற்பத்தியாகும். எனவே, உற்பத்தி செய்துள்ள சரக்கை எதிர் காலத்தில் அவற்றிற்குத் தேவை எழும்வரை, தரம் கெடாதவாறு பாதுகாப்புச் செய்து வைத்தல் இன்றியமையாததன்றோ ?

(ii) சில பொருள்கள் — குறிப்பாக வேளாண்மைப் பொருள்கள் — சில பருவங்களில் மட்டுமே உற்பத்தி செய்யப்படு கின்றன. ஆனால், அவற்றின் நுகர்வு ஆண்டு முழுவதும் நடை பெறுகிறது. கோதுமை, நெல், பருத்தி, புகையிலை, சர்க்கரை போன்ற பொருள்கள் ஆண்டில் சில மாதங்களில மட்டுமே உற்பத்தி செய்யப்படுவதையும், ஆனால், அவற்றின் நுகர்வு ஆண்டு முழுவதும் ஏறத்தாழச் சமமாக நடைபெறுவதையும் இங்கு எடுத்துக்காட்டாகக் கூறலாம். அறுவடை செய்து அல்லது உற்பத்தி செய்து அவற்றைச் சேமிப்பாக வைத்திருந் தால்தானே ஆண்டு முழுவதும் ஏற்படும் தேவையை நிறைவேற்ற இயலும்.

(iii) சந்தையில் விலைகள் சரிந்துகொண்டு வரும்பொழுது பொருள்களை விற்பது விவேகமன்று. விலைகள் சற்று உயரும் வரை அவற்றைப் பாதுகாத்து வைத்திருத்தல் சாலச் சிறந்தது. அறுவடைக்காலங்களில் வேளாண்மைப் பொருள்களின் விலை மிகவும் தாழ்வாக இருப்பதும், பிறகு மாதங்கள் செல்லச் செல்ல, விலை ஏறுமுகம் கொள்வதும் நாம் அறியாதவையல்ல. வேளாண்மைப் பொருள்களை அறுவடைக் காலங்களில் விற்காது, சில மாதங்கள் கழித்து விற்றால் நல்ல விலை பெறலாம் என்பது அனைவரும் அறிந்த உண்மை. இக்காரணந்தொட்டும் பொருள்களைச் சேமக்காப்பாக வைத்திருப்பது இன்றியமையாத தாக இருக்கிறது.

(iv) கம்பளியாடை, குடை, மழையங்கி (Rain Coat), அணிகலன் போன்ற சில பொருள்கள் சிலசில பருவங்களில் மட்டுமே பெரும்பான்மையாக வாங்கப்படுகின்றன. ஒரு சில

பருவங்களில் மட்டும் தேவைப்படும் இப்பொருள்கள், ஆண்டு முழுவதும் உற்பத்தி செய்யப்படவேண்டுமானால், பருவமல்லாத காலத்தில் (Off-season) அவற்றைப் பாதுகாப்பாக வைக்க வேண்டாவா? இக்காரணமும் சரக்குச் சேமிப்பை இன்றி யமையாத செயலாக ஆக்குகிறது.

(v) உற்பத்தி செய்யப்படும் இடம், நுகர்வோர் வாழும் இடங்களிலிருந்து தொலைவாக இருப்பதாலும், வெள்ளம், வேலை— நிறுத்தம், விபத்து போன்ற இடர்களால் போக்குவரத்து அவ்வப் பொழுது தடைப்படக்கூடுமாதலாலும், உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்களை வெவ்வேறு இடங்களுக்குக் கொண்டுசென்று, ஆங்காங்கு உள்ள பண்டகங்களில் சேமிப்பாக வைத்திருத்தலே நுகர்வோருக்குச் சரக்குகள் தேவைப்படும் பொழுதெல்லாம் கிடைக்கச் செய்வதற்குச் சிறந்த வழியாகும்.

(vi) முடிவுற்ற சரக்குகளை (Finished goods) மட்டுமல்ல, கச்சாப்பொருள்களையும் சேமிப்பாக வைகக வேண்டிய தேவை இருப்பதை உணரவேண்டும். தயாரிப்பாளர்களுக்குத தேவைப் படும் கச்சாப் பொருள்கள் தங்குதடையின்றிக் கிடைக்கவில்லை யென்றால் உற்பத்தி தடைப்படுவது திண்ணம். தயாரிப்பாளர்கள் மூன்று நான்கு மாதங்களுக்குத் தேவையான கச்சாப் பொருள்களைக் கொள்முதல் செய்து இருப்பு வைத்துக்கொள்வது வழக்கம். அல்லாமலும், தயாரிப்பாளர்களுக்குக் கச்சாப்பொருள் அளிப்போரும் உற்பத்திக் காலங்களில் அவற்றை வாங்கிப் பாது காத்து வைத்து, அவர்களுக்குத் தேவைப்படும்பொழுது தேவையான அளவுகளில் அளிப்பர்.

பண்டகக்காப்பின் நன்மைகள்

பொருள்களைச் சேமித்து வைத்தலும், அதற்கு ஆதாரமாகத் திகழும் பண்டக வசதியும் நன்மைகள் பலவற்றை விளைவிக் கின்றன. அவையாவன :

(அ) சரக்குச் சேமிப்பும் பண்டகக்காப்பும் ஆண்டு முழுவதும் தட்டுப்பாடின்றி மக்களுக்குப் பொருள்கள் சீராகக் கிட்டுவதற்கு வகை செய்வதால், அவை காலத்துக்குக் காலம் சரக்கு அளிப்பில் (Supply) ஒரு சமன்பாட்டு நிலையை உருவாக்குகின்றன.

(ஆ) அறுவடைக் காலத்தில் பொருள்களின் விலை குறைவாக வும், பருவமல்லாத காலத்தில் விலைகள் உயர்வாகவும் இல்லாதவாறு விலைவாசிகளில் ஓரளவு சமன்பாட்டு நிலை உருவாவதும் பண்டகக்காப்பினுல் விளையும் நன்மை யாகும்.

(இ) சரக்குச் சேமிப்பும் பண்டகக்காப்பும் பொருள்களுக்குக் காலப் பயன்பாட்டையும் (Time utility), இடப் பயன் பாட்டையும் (Place utility) நல்குகின்றன.

(ஈ) அறிவியல் அடிப்படையில் அமைந்துள்ள பண்டக வசதி, சரக்குச் சேமிப்பைத் தழுவிய இழப்பை வெகுவாகக் குறைக்கிறது. நவீன வசதிகளைக் கொண்டுள்ள பண்ட கங்களில் இல்லாமல் வேறு பல வழிகளில் பொருள்களைச் சேமித்து வைப்பதால் அவை பற்பல இழப்பிற்கு உள்ளாவது கண்கூடு.

(உ) பொருள்களைப் பண்டகங்களில் சேமித்து வைப்பதால் எழும் மாபெரும் நன்மை, பொருள்களைப் பெற்றுக் கொண்டு அவை தரும் பண்டக வாரண்டின் (Warehouse warrant) உதவியால் பெறத்தக்க கடன் வசதியேயாகும்.

பண்டக அமைப்பு

பண்டகங்களை எங்கு, எவ்வாறு அமைப்பது என்பது குறித்துச் சுருக்கமாகக் காண்போம். பண்டகங்களைப் பல இடங்களில் அமைக்கலாம். பொருள்கள் உற்பத்தி செய்யப் படும் இடங்களுக்கு அருகிலோ, நுகர்வு முனைகளுக்கு அருகிலோ, துறைமுகம், இருப்புப்பாதைச் சந்திப்பு, நெடுஞ் சாலைச் சந்திப்பு போன்ற இடங்களிலோ அமைக்கலாம். இருப்புப்பாதைச் சந்திப்பு, நெடுஞ்சாலைச் சந்திப்பு போன்ற இடங்களில் பண்டகங்களை அமைப்பதால், பல இடங்களி லிருந்து சரக்கைப் பெறுவதும், வேறு பல ஊர்களுக்கு அவற்றை அனுப்பிவைப்பதும் எளிதாகிறது; சிக்கனமாகவும் அமைகிறது. ஏற்றுமதி, இறக்குமதிப் பொருள்களுக்குரிய பண்டகங்களைத் துறைமுகங்களுக்கு அருகாமையில் அமைப்பது நன்று. பண்டகங்கள் எந்த அளவிற்குப் பயன்படுத்தப்படு

கின்றன என்பது அவற்றின் இடவமைப்பைப் பெருமளவு சார்ந்திருப்பது தெளிபு.

லாரி போன்ற சரக்கேற்றிகள் வந்து போவதற்கு ஏற்பவும், பொருள்களை ஏற்றுவதற்கு—இறக்குவதற்கு ஏற்பவும் பண்டகங்களின் வெளிப்புறமும் உட்புறமும் போதுமான இடவசதி கொண்டிருக்கவேண்டும். தாம் ஏற்றுக்கொள்ள எண்ணியிருக்கிற சரக்குகளின் தரம் குன்றுமல், தேவையான காலம் அவற்றைப் பாதுகாப்பாக வைக்கவும், அவற்றை ஏற்ற, இறக்க, அளக்க, நிறுக்கவும் தேவையான பாரந்தூக்கி (Crane), தூக்கிப் பொறி (Elevator), குளிர் சேமிப்புப்பொறி (Cold storage) போன்ற எந்திர வசதிகளையும் அவை பெற்றிருக்கவேண்டும். மேலும், தீ, இடி, வெள்ளம், களவு போன்ற இடர்களிலிருந்து பொருள்களைக் காக்கவேண்டிய வசதிகளையும் பண்டகங்கள் கொண்டிருக்கவேண்டும்.

பண்டக வகைகள்

பண்டகங்களை இரண்டு முக்கிய அடிப்படையில் பாகுபாடு செய்யலாம் : (i) அவை ஏற்றுக்கொள்ளும் சரக்குகளின் வகைக் கேற்ப; (ii) அவற்றின் உரிமைத் தன்மைக்கு ஏற்ப.

எல்லாச் சரக்குகளையும் எல்லாப் பண்டகங்களும் ஏற்ப தில்லை. ஒவ்வொரு பண்டகமும் ஒரு குறிப்பிட்ட வகையைச் சார்ந்த சரக்குகளையே ஏற்றுக்கொள்ளும். எனவே, சரக்கு அடிப்படையில் பாகுபடுததும்பொழுது, துணிப் பண்டகம், புகையிலைப் பண்டகம், மரப் பண்டகம், மளிகைப் பண்டகம், கச்சாப் பொருள் பண்டகம் எனப் பலவகையைப் பார்க்கலாம்.

உரிமை அடிப்படையில் பாகுபடுத்தும்பொழுது, மூன்று வகைப் பண்டகங்கள் எழுகின்றன. அவையாவன: (அ) தனிப் பண்டகம் ; (ஆ) பொதுப் பண்டகம் ; (இ) பிணையமீந்த பண்டகம்.

தனிப் பண்டகம் (Private warehouse)

பெரும் பெரும் தொழில் நிலையங்கள் தமக்கென அமைத்துக் கொள்ளும் பண்டகங்கள் தனிப் பண்டகங்களாகும். தயாரிம்

பாளர்கள், மொத்த வாணிகர், பெருஞ்சில்லரை வாணிகர் போன்ருேர் தனிப் பண்டகங்களை அமைத்துக்கொள்வது உண்டு. இவை பெரும்பாலும் பொதுப் பண்டகங்களைப் போன்று அவ்வளவு வசதிகளைப் பெற்றிரா. மேலும் அவற்றை அமைக்கப் பெருஞ்செலவு ஆகுமாகையால் தனிப் பண்டகங்கள் அவ்வளவு அதிகமாக இருப்பதரிது. இவற்றைப் பராமரிப்பது, இவற்றின் மீது காப்பீடு பெறுவது அனைத்தும் இவற்றின் உரிமையரது சொந்தப் பொறுப்பாகும்.

பொதுப் பண்டகம் (Public warehouse)

கப்பல்துறை ஆட்சியங்களோ (Dock Authorities), பொது மக்களில் எவரேனுமோ அரசிடமிருந்து தக்க உரிமம் பெற்றுப் பொதுப் பண்டகங்களை அமைக்கலாம். பயன்படுத்தும் இட அளவு, சரக்கு வைத்திருக்கும் கால அளவு இவற்றிற்கேற்ப இப் பண்டகங்கள் வாடகை வசூலிக்கின்றன. இவை விதிக்கும் கட்டணங்கள் அரசின் கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்பட்டவை. இவை அரசு விதித்திடும் சட்டதிட்டங்களுக்கு உட்பட்டு, இலாப நோக்கத்தோடு செயல்படும். உரிய கட்டணம் பெற்றுக் கொண்டு, பிறருடைய சரக்கைப் பாதுகாப்பாக வைத்திருக்கும் பணியை இவை மேற்கொள்ளுவதால் இவற்றைப் பொதுப்பயன் அமைப்பாகவும் (Public utilities) கருதலாம். இவற்றைத் துறைமுகங்களிலும் உள்நாட்டிலும் அமைக்கலாம். தீர்வை செலுத்திய பண்டகம் (Duty—paid warehouse) என்ற மறு பெயரும் இவற்றிற்குண்டு.

இப்பண்டக உரிமையர் பண்டகக்காப்புக்காகப் பிறரிடமிருந்து பெறும் பொருள்களை, அவை தம்முடையவையாக இருந்தால் எவ்வளவு கவனம் செலுத்துவாரோ, அந்த அளவு கவனம் செலுத்திப் பாதுகாக்க வேண்டும். சரக்கிற்குரியவரோ அவரிடமிருந்து தக்க அதிகாரம் பெற்றவரோ பண்டகக் கட்டணம் செலுததிய நிலையில் சரக்கைத் திருப்பிக் கேட்டால், ஒப்படைக்கப்பட்ட அதே சரக்கைத் திருப்பித்தரும் கடமை பண்டக உரிமையருக்கு உண்டு. சேரவேண்டிய கட்டணம் செலுத்தப் படாத நிலையில் அவர் பொருள்களைத் திருப்பித்தர மறுக்கலாம். ஏனெனில் அவற்றின்மீது அவருக்குப் பற்றுரிமை (Lien) உண்டு.

சரக்கைப் பெற்றுக்கொண்டதற்கு அறிகுறியாகப் பண்டக உரிமையாளர் பண்டக இரசீது அல்லது பண்டக வாரண்டு தருவார். இவை பற்றிப் பண்டக ஆவணங்கள் என்னும் தலைப்பில் சற்றுப் பொறுத்துக் காண்போம்.

பண்டகக்காப்பு இன்றியமையாத வசதியாகையால், இப் பண்டகங்கள் நாடு முழுவதும் பெரும் எண்ணிக்கையில் நிறுவப் படுகின்றன. நம் நாட்டில் கூட்டுறவுச் சங்கங்களும் மைய, மாநிலப் பண்டகக் கூட்டுருக்களும் (Central and State Ware-housing Corporations) இப்பண்டகங்களை விரைவாக அமைத்துக்கொண்டு வருகின்றன.

பொதுப் பண்டகங்களின் நன்மைகள்

(i) சரக்குகளைக் குறைந்த கட்டணத்திற்குச் சிறந்த முறையில் பாதுகாத்துத் தரும் பணியை இப்பண்டகங்கள் மேற் கொள்ளுகின்றன.

(ii) சரக்கைப் பாதுகாக்கவும் கையாளவும் வேண்டிய நவீன வசதிகள் அனைத்தையும் பெற்றிருப்பது இப்பண்டகங் களின் தனிச்சிறப்பாகும். பல இடர்களிலிருந்து இவை பொருள்களைப் பாதுகாபபதோடு, ஏற்றல், இறக்கல், அளததல், நிறுத்தல போன்ற பணிகளைச் செய்வதற்கேற்ற சாதனங்களையும் பொறிகளையும் வைததிருப்பதால், விரைவாக, சிக்கனமாக, பொருள்களுக்கு ஊறு ஏதும் நேராத வகையில் இவை தமது பணியைச் செய்கின்றன.

(iii) இருப்புப்பாதைச் சந்திப்பு, நெடுஞ்சாலைச் சந்திப்பு, துறைமுகம் போன்ற போக்குவரத்து மையங்களில் இவை அமைந்திருப்பதால், பொருள்களைப் பண்டகங்களுககுக் கொண்டு செல்வதும், அங்கிருந்து அவற்றை வெவ்வேறு இடங்களுக்கு அனுப்பிவைப்பதும் எளிதாக இருக்கும். விரைவாகவும் சிக்கன மாகவும் அவற்றைச் செய்விக்க வழியேற்படும்.

(iv) பொருள்களைப் பெற்றுக்கொண்டு இவை அளிக்கும் பண்டக வாரண்டைப் பிறருக்கு மாற்றித்தருவதன் மூலம் சரக்குரிமையையே மாற்றித்தரலாமாகையால், பண்டகங்களி

லிருந்து பொருள்களை வெளியே எடுக்காமலேயே அவற்றைத் தொடர்ந்து விற்க-வாங்க வழியேற்படுகிறது.

(v) பண்டக வாரண்டு ஒரு சரக்குரிமை ஆவணம். அதன் அடிப்படையில் சரக்குரிமையர் கடன்பெற வழியுண்டு. எனவே, உற்பத்தியாளரும் வாணிகரும் பொருள்களை இருப்பு வைப்பதால் முதல் முடங்கிப்போகிறது என அஞ்சவேண்டுவதில்லை.

(vi) தமக்கெனப் பண்டகங்களை அமைத்துக்கொள்ளும் வலிமையற்ற சிறு தயாரிப்பாளர்களுக்கும் சிறு வாணிகருக்கும் இப்பண்டகங்கள் நல்கும் வசதி பாராட்டுதற்குரியது. ஏன், பெருந் தயாரிப்பாளரும் பெருவாணிகரும் பல்வேறு இடங்களில் மண்டல இருப்பு வைத்திருக்க விரும்புவதாலும், அங்கெல்லாம் அவர்கள் தமக்கெனப் பண்டகங்களை அமைத்துக்கொள்ள இயலாமல் இருப்பதாலும், அவர்களாலும் பொதுப் பண்டகங்கள் நல்கும் வசதியைப் பயன்படுததாமல் இருக்க முடிவதில்லை.

பிணையமீந்த பண்டகங்கள் (Bonded warehouses)

சுங்க அதிகாரிகளின் இசைவின்றிப் பொருள்களைக் கொடுப்பதில்லை என்ற 'பிணையம்' தந்து, அரசிடம் உரிமம் பெற்று நிறுவப்படும் பண்டகங்கள் இவ்வாறு அழைக்கப்படுகின்றன. இப் பண்டகங்கள் சுங்க அதிகாரிகளின் கட்டுப்பாட்டுக்கும் மேற் பார்வைக்கும் உட்பட்டுள்ளன. கப்பல்துறை ஆட்சியங்களாலும் பொதுமக்களாலும் இவை அமைக்கப்படுகின்றன. இப்பண்டகங் களில் இட்ட சரக்கைச் சுங்க அதிகாரிகளின் இசைவின்றி வெளியே எடுக்கவியலாது.

பொருள்களை இறக்குமதி செய்பவர் அவற்றிற்குரிய இறக்குமதி வரி செலுத்தாது கப்பல்துறையிலிருந்து அவற்றை வெளியே கொண்டுவர இயலாது. இருப்பினும் பிணையமீந்த பண்டகத்தில் அவற்றைப் பாதுகாப்பாக வைப்பதாக அவர் உறுதி மொழி கொடுத்து, அதற்குச் சுங்க அதிகாரிகள் ஒப்புக்கொண்ட நிலையில், அவற்றை இப்பண்டகத்தில் இட்டுவைக்கலாம். இவற்றில் இட்ட சரக்குகள் 'பிணையத்தில் உள்ளன' (In Bond) என அறியப்படுகின்றன. இறக்குமதி வரியை மெதுவாகச் செலுத்துவதற்கு இப்பண்டகங்கள் வகை செய்கின்றன. இவை

துறைமுகங்களிலோ அவற்றிற்கு அருகாமையிலோ இருப்பது வழக்கம்.

உள்நாட்டில தயாரிக்கப்பட்ட தீப்பெட்டி, புகையிலை போன்ற சரக்குகள்மீது உற்பத்தித் தீர்வை (Excise Duty) செலுத்தப்படாத நிலையில் அவையும் இப்பண்டகங்களில் இட்டு வைக்கப்படுகின்றன. தீர்வை செலுத்தச் செலுத்த, விகிதளவுப் பொருள்களை வெளியே எடுத்துக்கொள்ளலாம். எனவே கப்பல் துறைமுகங்களில் மட்டுமின்றி, உள்நாட்டிலும் இப்பண்டகங்கள் நிறுவப்படுகின்றன.

பிணையமிந்த பண்டகங்களின் நன்மைகள்

பொருள்களை இப்பண்டகங்களில் இட்டுவைப்பதால் இறக்குமதி செய்பவர் சில நன்மை பெறுகிறார். அவையாவன

(அ) இறக்குமதி செய்பவர் இறக்குமதி செய்யும் பொருள்கள்மீது செலுத்தவேண்டிய இறக்குமதி வரி முழுவதையும் ஒட்டு மொத்தமாகச் செலுத்தாமல் இருப்பதற்கு இப்பண்டகங்கள் துணை செய்கின்றன. சரக்கு விற்க விற்க வரி செலுத்தி, செலுத்திய விகிதத்துக்கு உண்டான பொருள்களை வெளியே எடுத்து விற்பனை செய்வதற்கு இவை வழிவகுக்கின்றன. சரக்கை வெளியே எடுக்கும்போது அதற்குரிய பண்டகக் கட்டணத்தையும் அவர் செலுத்த வேண்டும்.

(ஆ) மறு ஏற்றுமதி (Entrepot) வாணிகத்திற்கு இப்பண்டகங்கள் மிக ஏற்றவையாகத் திகழுகின்றன. ஏற்றுமதிக்காகச் செய்யும் இறக்குமதியை மறுஏற்றுமதி வாணிகம் என அழைக்கிறோம். திரும்ப ஏற்றுமதி செய்வதற்காக இறக்குமதி செய்யும் பொருள்களை இப்பண்டகங்களில் இட்டுவைப்பதால், இறக்குமதி வரி செலுத்தாமலேயே அவற்றை வெளியே எடுத்து ஏற்றுமதி செய்யலாம். இதனால், இறக்குமதியாளர் இறக்குமதி வரி செலுத்தும் தொல்லையிலிருந்தும். செலுத்திய வரியைத் திரும்பப்பெறும் சிக்கலிலிருந்தும் விடுபடுகிறார்.

(இ) இப்பண்டகங்களில் இருக்கும்பொழுதே பொருள்களைச் செம்மையான முறையில் விற்பதற்குத் தேவையான செயல்கள் — பதப்படுத்துதல், வகைப்படுத்துதல், சிப்பக்கட்டுமம் செய்தல்

(Packaging) போன்றவை—செய்வதற்கும், வாங்க எண்ணுபவர்களை அழைத்துக்கொண்டு வந்து காட்டுவதற்கும், இப் பண்டகங்கள் அனுமதிக்கின்றன.

பண்டக ஆவணங்கள்

பொருள்களைப் பொதுப் பண்டகங்களில் பாதுகாப்பாக இட்டு வைப்பதைத் தழுவி மூன்று வகையான பண்டக ஆவணங்கள் எழுகின்றன. அவையாவன :

(அ) பண்டக உரிமையர் இரசீது

(ஆ) பண்டக வாரண்டு

(இ) கொடுப்பாணை

இந்த ஆவணங்களின் இயல்புகளை இப்பொழுது காண்போம்.

பண்டக உரிமையர் இரசீது (Warehouse Keeper's Receipt)

பொருள்களைப் பண்டகக்காப்புக்காகப் பெற்றுக் கொண்டதற்கு அறிகுறியாக விளங்குவது பண்டக உரிமையர் தரும் இரசீது. இது சரக்கைப் பெற்றுக்கொண்டதைத் தெரிவிக்கும் வெற்று ஒப்புகை (Acknowledgement) மட்டுமேயாகும். இது ஒரு சரக்குரிமை ஆவணம் (Document of title to goods) அல்ல. அதாவது, இந்த இரசீதைப் பிறருக்கு மேலெழுதிக் (endorse) கொடுப்பதன் மூலம், சரக்கின்மீதான உரிமையை அவர்களுக்கு மாற்றித்தர முடியாது. இந்த இரசீதை மூன்றும் தரப்பார் ஒருவர் முறையாகப் பெற்றுவைத்திருந்தாலும் அவர் அது குறித்த சரக்குரிமையைப் பெறுவதாகக் கொள்ள முடியாது.

அங்கிலையில், சரக்குரிமையர் தாம் இட்ட சரக்கைப் பண்டகத்திலிருந்து திரும்பப் பெறவேண்டுமாயின், இன்னாருக்குத் தருமாறு பண்டகவுரிமையருக்கு ஒரு கடிதம் விடுக்கவேண்டும். இதற்குக் கொடுப்பாணை (Delivery Order) எனப்பெயர். இக்கடிதம் இல்லாமல், மேற்கூறிய இரசீதை மட்டுமே கொண்டு, இட்ட சரக்கைத் திரும்பப் பெறவியலாது.

பண்டக வாரண்டு (Warehouse Warrant)

பொருள்களைப் பண்டகக்காப்புக்காக ஒப்படைக்கும்பொழுது, பண்டகவுரிமையரிடமிருந்து இரசீதுக்குப் பதிலாகப் பண்டக வாரண்டு பெற்றால் அது மிக்கப் பயனுடையதாக இருக்கும். பண்டகவுரிமையர் அதில் பொருள்களைப் பெற்றுக்கொண்டதைத் தெரிவிப்பதோடு, அதைக் கொண்டுவருபவரிடம் அப் பொருள்களை அளிப்பதாகவும் ஒப்புக்கொள்வதால், அது ஒரு சரக்குரிமை ஆவணமாகத் திகழ்கிறது. எனவே, சரக்குரிமையர் பிறருக்கு அதை மாற்றிக் கொடுப்பதன் மூலம், சரக்குமீதான உரிமையை அவர்களுக்கு மாற்றித்தர இயலுகிறது. அதில் மேலெழுதிக் கொடுப்பதன் மூலம் அதைப் பிறருக்கு உரிமை மாற்றம் செய்யலாம்—அதாவது சரக்குரிமையை அவர்களுக்கு மாற்றித்தரலாம். பொதுப் பண்டகத்தில் இட்ட சரக்கை வெளியே எடுக்காமலேயே ஒருவர் மற்றவருக்கும், மற்றவர் மூன்றுமவருக்குமாகத் தொடர்ந்து விற்பனை செய்ய, பண்டக வாரண்டு மிக்க உதவியாக இருக்கிறது.

சரக்குரிமையர் பண்டக வாரண்டு குறிக்கும் சரக்கில் ஒரு பகுதியை மட்டும் ஒருவருக்கு உரிமை மாற்றம் செய்ய விரும்பினால், கொடுப்பாணை (Delivery Order) ஒன்று எழுதி அவரிடம் தந்து, அதைப் பண்டகத்தில் சமர்ப்பித்துச் சரக்கைப் பெற்றுக்கொள்ளுமாறு செய்வார். கொடுப்பாணை விடுத்தவுடன், தம்மிடமுள்ள பண்டக வாரண்டிலும், அந்தக் கொடுப்பாணையைக் கொண்டுவருபவரிடம் இவ்வளவு சரக்கைக் கொடுத்துவிடுமாறு ஒரு குறிப்பெழுதி, அதைப் பண்டகவுரிமையருக்கு அனுப்பி வைப்பார். பண்டகவுரிமையர் கொடுப்பாணையைச் சமர்ப்பிப்பவரிடம் அதில் குறித்துள்ள சரக்கைக் கொடுத்துவிட்டு, அவ்வாறு கொடுத்ததை அந்த வாரண்டில் குறித்து அதைச் சரக்குரிமையருக்குத் திரும்ப அனுப்பிவிடுவார். இப்பொழுது அந்த வாரண்டு மீதியுள்ள சரக்குமீதான உரிமையைத் தாங்கியுள்ள ஆவணமாகச் செயல்படும்.

கொடுப்பாணை (Delivery Order)

பொருள்களைப் பொதுப் பண்டகங்களில் இடும் சரக்குரிமையர், அச்சரக்குகளில் ஒரு பகுதியை மட்டும் பண்டகத்தி

லிருந்து வெளியே எடுக்க விடுக்கும் ஆணையே 'கொடுப்பாணை' எனப்படும். பொதுவாகப் பண்டகத்திலிட்ட சரக்கில் ஒரு பகுதியை மட்டும் விற்கும்பொழுது அவர் இந்த ஆணை எழுதி, வாங்குபவரிடம் அதைத் தந்து, பண்டகத்தில் அதைச் சமர்ப்பித்துச் சரக்கைப் பெற்றுக்கொள்ளுமாறு செய்வார்.

பண்டக வாரண்டைப் போலவே கொடுப்பாணையும் ஒரு சரக்குரிமை ஆவணமாகும். அதை மேலெழுதிக் கொடுப்பதன் மூலம், அதில் கண்டுள்ள சரக்குமீதான உரிமையைப் பிறருக்கு மாற்றித்தரலாம். அதில் கண்டுள்ள சரக்கில் ஒரு பகுதியை மட்டும் பிறருக்கு அளிகக விரும்பினுல், கொடுப்பாணைக் குடையவர் (The Holder of the Delivery Order) 'என் துணை-ஆணை (Sub-Order) பேரில் கொடுக்கவும்' என்று அதில் குறித்து, அந்த ஆணையைப் பண்டகவுரிமையரிடம் அனுப்பிவிட வேண்டும். பிறகு தக்க துணை-ஆணை விடுத்துத் தேவையான சரக்கைப் பிறரிடம் கொடுக்குமாறு செய்விக்கலாம். பண்டக இரசீது, கப்பல்துறை வாரண்டு (Dock Warrant) இவற்றைத் தழுவிய சரக்குகளின் ஒரு பகுதியை உரிமை மாற்றம் செய்யவும் கொடுப்பாணை வழங்கப்படுகிறது.

நமது நாட்டில் பண்டக வசதிகள்

பண்டக வசதிகளின் இன்றியமையாமையை முன்னிட்டு, அவை நாடு முழுவதும் பரவலாக வளர்ச்சி பெறவேண்டும் என்ற உணர்வு நமது நாட்டில் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பே எழுச்சி பெற்றுவிட்டது. ஊரக (rural) வங்கி வளர்ச்சிக்கும், கடன் வசதிப் பெருக்கத்திற்கும் பண்டக வசதியின் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து, பண்டகங்களை விரைந்து அமைக்கவேண்டுவதன் அவசியத்தை 1950 ஆம் ஆண்டு ஊரக வங்கி ஆய்வுக்குழு (Rural Banking Enquiry Committee) வற்புறுத்தியது. அதைத் தொடர்ந்து, அனைத்திந்திய ஊரகக் கடன் அளவறிக் குழு (All India Rural Credit Survey Committee) செய்த பரிந்துரைகளே இந்தியாவில் முறையான பண்டக வளர்ச்சிக்கு வித்திட்டன எனக் கூறலாம். இந்திய அரசு அக்குழுவின் பரிந்துரைகளை ஏற்று 1956 ஆம் ஆண்டு தேசீயக் கூட்டுறவு வளர்ச்சி—பண்டகக்காப்பு வாரியத்தையும் (National Co-opera-

tive Development and Warehousing Board) 1957ஆம் ஆண்டு மையப் பண்டகக்காப்புக் கூட்டுருவையும் (Central Warehousing Corporation) அமைத்தது. இதைத் தொடர்ந்து எல்லா மாநிலங்களும் மாநிலப் பண்டகக்காப்புக் கூட்டுருக்களை (State Warehousing Corporations) அமைத்தன.

ஏற்றுமதி—இறக்குமதி வாணிகத்தில் முன்னணியில் உள்ள நகரங்கள் போன்று அனைத்திந்திய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த வாணிக மையங்களில் பண்டகங்களை அமைப்பது மையப் பண்டகக் காப்புக் கூட்டுருவின் பொறுப்பாகும். மண்டல முக்கியத்துவம் வாய்ந்த வாணிக மையங்களில் பண்டகங்கள் அமைக்கும் பொறுப்பை மாநிலப் பண்டகக்காப்புக் கூட்டுருக்கள் ஏற்றுள்ளன. இவையன்றி, கூட்டுறவு சந்தையிடுச் சங்கங்களும் வாணிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நகரங்களிலும் பேரூர்களிலும் பண்டகங்களை அமைத்து வருகின்றன. மேலும் இந்திய உணவுக் கூட்டுருவும் (Food Corporation of India), மாநில அரசுகளின் உணவுப்பொருள் வழங்கு துறையும் பண்டகங்களை அமைத்து வருகின்றன.

1976 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாத இறுதியில் மையப் பண்டகக் காப்புக் கூட்டுரு 154 பண்டகங்களையும், மாநிலப் பண்டகக் காப்புக் கூட்டுருக்கள் 854 பண்டகங்களையும் நடத்திவந்தன. இருப்பினும், தேவையோடு ஒப்பிடும்பொழுது நாட்டிலுள்ள பண்டக வசதிகள் போதுமானவையல்ல என்பதும் இத்திசையில் மேலும் தீவிரமாகக் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும் என்பதும் புலப்படும்.

தமிழ்நாட்டில் பண்டகக்காப்பு வசதிகள்

தமிழ்நாட்டுப் பண்டகக்காப்புக் கூட்டுரு 1958ஆம் ஆண்டு அமைக்கப்பட்டது. மைய அரசும் தமிழக அரசும் சம அளவில் ரூ. 2 கோடி முதலிட்டு இக்கூட்டுருவை அமைத்தன. இது 1978 மார்ச் 31 ஆம் நாள் வரை 42 பண்டகங்களை அமைத்துள்ளது. இப்பண்டகங்கள் வாணிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நகர்களில் அமைக்கப்பெற்றுள்ளன. இவை வாணிக அடிப்படையில் நடத்தப்படுகின்றன. இப்பண்டகங்கள் பெரும்பாலும் அரிசி,

நெல், உரம் போன்ற பொருள்களைப் பாதுகாப்பாக வைப்பதற்குப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

தமிழ்நாட்டிலுள்ள கூட்டுறவுச் சந்தையிடு அமைப்புக்கள் 1977 ஆம் ஆண்டு ஜூன் 30 ஆம் நாளன்று 25 பண்டகங்களைச் சொந்தமாகவும், 174 பண்டகங்களை வாடகைக் கட்டடங்களிலும் நடத்தி வருகின்றன. இவையன்றி மையப் பணடகக் கூட்டுருவும் தமிழ்நாட்டில் சில பண்டகங்களை நடத்தி வருகின்றன.

வங்கிச் சேவைகள்

கூட்டுறவு வங்கிகள்

உழவர், சிறு தொழில் நிலையங்கள், கைவினைஞர் போன்று சொற்ப வளமும் குறைந்த வருவாயுமுள்ள மக்களுக்குக் கடன் வசதி அளிப்பதற்காகவும், அவர்களிடையே சிக்கனமாக வாழும் பழக்கத்தை வளர்ப்பதற்காகவும் கூட்டுறவு அடிப்படையில் தோற்றுவிக்கப்படும் அமைப்புகளைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் எனலாம். வட்டிக்கடைக்காரர்களின் கொடும் பிடியிலிருந்து ஏழை எளிய மக்களை உய்விக்கப் புறப்பட்ட அமைப்புக்களாகும் இவை.

அடிமட்டத்தில் பிரதமக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களையும், உச்சியில் மாநிலக் கூட்டுறவு வங்கியையும், இடைநிலையில் மையக் கூட்டுறவு வங்கிகளையும் கொண்ட பிரமிட் (Pyramid) அமைப்பாக இவை விளங்குகின்றன.

பிரதமக் கூட்டுறவு நாணயச் சங்கத்தில் (Primary Co-operative Credit Society) ஒருவர் நுழைவுக் கட்டணமும், பங்குத் தொகையும் செலுத்தி உறுப்பினராகலாம். இச்சங்கங்கள் அரசிடமிருந்தும் மையக் கூட்டுறவு வங்கிகளிடமிருந்தும் கடனும் மானியமும் பெறுகின்றன. மேலும், இவை உறுப்பினர்களிடமிருந்தும் உறுப்பினரல்லாதோரிடமிருந்தும் வைப்புகளை ஏற்றுக் கொள்ளுகின்றன. இவ்வாறு எழுப்பிய முதல் கொண்டு அவை உறுப்பினர்களுக்கு மட்டும் பெரும்பாலும் உற்பத்திச் செயல்களுக்காகக் குறுந்தவணைக் கடன், இடைத்தவணைக் கடன் அளிக்கின்றன. சொற்பமானதும் நியாயமானதுமான வட்டிக்கு, எளிய பிணையங்கள் பேரில் கடன் தருவதும், அதைத்திருப்பிச் செலுத்துவதற்கு எளிமையான கட்டுப்பாடுகள் விதிப்பதும், உறுப்பினர்கள் சிக்கனமாக வாழ ஊக்கமளிப்பதும் இவற்றின் மெச்சத்தக்க சிறப்புக்களாம். நகரங்களிலுள்ள ஆலைத் தொழிலாளிகள், சிறு உற்பத்தியாளர்கள், ஊதியம் ஈட்டுநர்

போன்றோர் கூட்டுறவு முறையில் தோற்றுவிக்கும் நகர் வங்கிகளையும் இந்த வகையில் சேர்க்கலாம்.

பிரதமச் சங்கங்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்கவும், அவற்றை மேற்பார்வை செய்யவும் மாவட்ட அளவில் மையக் கூட்டுறவு வங்கியும், மாநில அளவில் மாநிலக் கூட்டுறவு வங்கியும் அமைக்கப்படுகின்றன. மையக் கூட்டுறவு வங்கியில் பிரதமச் சங்கங்களும் பிற நபர்களும் உறுப்பினராக இருப்பர். இவ்வங்கி வாணிக வங்கிகள் புரியும் சேவைகள் அனைத்தும் நல்கும். பொதுமக்களிடமிருந்து இது வைப்புக்களை ஏற்றுக் கொள்ளும்; காசோலை, மாற்றுச்சீட்டு ஆகியவற்றை வாடிக்கை யருக்காக வசூலித்துத்தரும்; பணம் அனுப்புகை வசதிகளை அவர்களுக்கு நல்கும். உறுப்பினர்களிடமிருந்து பெறும் பங்குத் தொகை, பொதுமக்களிடமிருந்து திரட்டும் வைப்புகள், மாநிலக் கூட்டுறவு வங்கியிடமிருந்து பெறும் கடன்வசதி இவற்றைக் கொண்டு இது பிரதமச் சங்கங்களுக்கும் ஏனைய உறுப்பினர் களுக்கும் கடன்வசதி அளிக்கும்.

மாநிலக் கூட்டுறவு வங்கியில் மைய வங்கிகள் உறுப்பினராகச் சேருகின்றன. உறுப்பினர் அளிக்கும் பங்குத் தொகை, பொது மக்கள் இடும் வைப்புகள், இந்திய ரிசர்வு வங்கி நல்கும் கடன் ஆகியவற்றை மூலதனமாகக் கொண்டு இது மையக் கூட்டுறவு வங்கிகளுக்குக் கடன்வசதி அளிக்கிறது. மைய வங்கிகளை மேற்பார்வை செய்தல், அவற்றை ஒருங்கிணைத்தல் போன்ற பொறுப்புகளையும் மேற்கொள்ளுகிறது. வாணிக வங்கிகள் புரியும் சேவைகளை இது பொதுமக்களுக்குச் செய்கிறது. அந்த மாநிலத்திலுள்ள கூட்டுறவு அமைப்புக்கு ரிசர்வு வங்கி அளிக்கும் கடன் வசதிக்கு இது வாய்க்காலாகச் செயல்படுகிறது.

வேளாண்மைக்கு நெடுந் தவணைக் கடன் வழங்குவதற்காக, உழவரை உறுப்பினராகக் கொண்ட பிரதம நிலவள வங்கிகளும், மாநில அளவில் மைய நிலவள வங்கியும் செயல்படுகின்றன.

அஞ்சலகச் சேமிப்பு வங்கி

அஞ்சல் துறையினர் 'சேமிப்பு வங்கி' எனும் பகுதியை அஞ்சலகங்களில் திறந்து, சொற்ப வருவாயோ நடுத்தர

வருவாயோ உடைய பெரும்பான்மையான மக்களின் சேமிப்புகளைத் திரட்டி வருகின்றனர். ஒருவர் ரூ. 5 ஐக் கொண்டு அஞ்சலச் சேமிப்பு வங்கியில் கணக்கைத் துவக்கலாம். அவ்வப்பொழுது வருவாயிலிருந்து சேமிக்கும் தொகைகளை இக்கணக்கில் இட்டு வரலாம். இவ்வாறு சேமிக்கும் தொகைள்மீது 5% வட்டி வழங்கப்படுகிறது. ஒரு சேமிப்புக் கணக்கில் ரூ. 25000க்கும் மேல் சேமிப்பாக அஞ்சலகங்கள் ஏற்றுக் கொள்ளுவதில்லை. சேர்த்துவரும் சேமிப்பிலிருந்து, அவ்வப்பொழுது திடுமென ஏற்படும் செலவுகளுக்காகவும், எதிர்பார்த்த குறிப்பிட்ட செலவுகளுக்காகவும் பணம் எடுக்கலாம். அரும்பாடு பட்டுச் சேர்க்கும் சேமிப்பை மக்கள் சிதறடிக்காமல் இருககும் பொருட்டு அவர்கள் சேமிப்புக் கணக்கிலிருந்து பணம் திரும்ப எடுப்பதற்குச் சில கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்படுகின்றன.

அஞ்சலகங்கள் மாநகர், நகரங்கள் இவற்றில் மட்டுமின்றி பட்டி தொட்டிகளிலெல்லாம் இயங்கிவருவதால், இவை நடத்தும் சேமிப்பு வங்கிகள் மக்களின், குறிப்பாக நாட்டுப்புற மக்களின் சேமிபபைத் திரட்டும் பேரமைப்பாக விளங்குகின்றன. 1978ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு 1 ஆம் நாளன்று இவை திரட்டிய சேமிப்பு ரூ. 4800 கோடியாகும். இதில் கிராமப்புறச் சேமிப்பு ஏறத்தாழ 30%ஆக இருந்தது. அஞ்சலகச் சேமிப்பு வங்கிக் கணக்கு வைத்திருக்கும் கிராமத்தாருக்கு அவர்தம் நிழற்படம் ஒட்டிய ஆளடையாள அட்டை வழங்கி அவர்கள் பணம் திரும்ப எடுப்பதை எளிதாக்க அரசு எண்ணியுள்ளது. அஞ்சல் சேமிப்பு வங்கிகள் பெரும் பணக்காரர்களுக்கு அவ்வளவாக ஏற்றவை அல்ல. வாணிக வங்கிகளும் பொதுமக்களிடமிருந்து சேமிப்பு வைப்புகளைப் (Savings Deposits) பெற்று வருகின்றன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளின் கடனளிப்புத் திட்டங்கள்

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகள் என்பன 1955 ஆம் ஆண்டு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட இந்திய ஸ்டேட் வங்கி, அதன் துணை வங்கிகளையும், 1969 ஆம் ஆண்டு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட 14 பெரிய வங்கிகளையும் குறிக்கும்.

இந்த வங்கிகள் நமது நாட்டின் பொருளாதார அமைப்பில் முக்கிய இடம் வகித்து வருவதால், நமது அரசு ஆழ்ந்து ஈடு பட்டிருக்கும் பொருளாதார, சமுதாய முன்னேற்றப் பணியில் இந்த வங்கிகளுக்குரிய பொறுப்பை அவை உணர்ந்து செவ்வனே செய்யவேண்டும் என்ற விழுமிய நோக்கத்தோடுதான் இவ்வங்கிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. பெரும் பெரும் புள்ளிகளுக்கு மட்டுமே வங்கிகளில் பணவசதி கிட்டும் என்ற குறைபாட்டைப் போக்குவதும் உற்பத்திக்கு உதவாத செயல் களுக்கு அவை கணிசமாகக் கடன்வசதி அளித்து வந்த நிலையை மாற்றுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டதற்குக் காரணங் களாகும்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பின்னர், அவைகளின் நோக்கம், செயல்போக்கு இவற்றில் பலத்த மாறுதல் ஏற்பட்டது. இலாபத்தை உச்சப்படுத்தும் நோக்கத்தை விடுத்து, நாட்டின் வளர்ச்சிப் பணிகளுக்குத் தாம் எவ்வாறு உதவுவது, வளர்ச்சியை எங்ஙனம் ஊக்குவிப்பது என்று சிந்திக்கத் தலைப்பட்டன. பொது நலத்தைப் பெருக்கும் பொருட்டு ஆக்கப் பணிகளுக்குக் கடன் வசதி அளிப்பதிலும், சிறு நகர்களிலும் கிராமங்களிலும் கிளைகளை அமைத்து வங்கி வசதிகளை அங்கு பரப்பீடு செய்வதிலும் தீவரமாக ஈடுபடத் தொடங்கின.

நாட்டுடைமையடுத்து, இந்த வங்கிகள் ஏற்றுமதி, வேளாண்மை, சிறு தொழில்கள் போன்ற முந்துமைத் துறை களுக்கும், சிறு சில்லறை வாணிகர், கைவினைஞர் போன்ற பின்தங்கிய பொருளாதார நிலையில் உள்ளவர்களுக்கும், தானே சிறு தொழில் துவக்கும் பட்டதாரிகளுக்கும் கடன்வசதி நல்குமாறு வேண்டப்பட்டன.

1969 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் இந்திய ரிசர்வு வங்கி 'முன்னணி வங்கித் திட்டம்' (Lead Bank Scheme) என்ற ஒன்றைப் புகுத்தியது. அதன்படி நாட்டை 335 மாவட்டங்களாகப் பிரித்து நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகள் ஒவ்வொன்றை ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் முன்னணி வங்கியாக நியமித்தது, அந்த மாவட்டத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சியைக் கடன்வசதி நல்கி ஊக்குவிக்குமாறு செய்தது. முன்பெல்லாம் வங்கிகள் கடன் வாங்குவோரின் நாணயத் தகைமை (Credit Worthiness)

கண்டு கடன் வழங்கின. இப்பொழுது அவர்களது தகைமையைப் பாராமல், அவர்தம் திட்டங்களின் நாணயத்தகைமையை அடிப்படையாகக் கொண்டு கடன் அளித்து வருகின்றன.

மேலும் வேளாண்மைக்குக் கடனளிக்கும்போது விவசாயிகள் மேம்பட்ட சாகுபடி முறைகளைப் பயன்படுத்துகிறார்களா எனக் கண்டறிய வேண்டும் எனவும், அவர்களுக்குச் சரியான நேரத்தில் கடன் வசதி அளிக்க வேண்டும் எனவும் இவ்வங்கிகள் வற்புறுத்தப்பட்டன.

அல்லாமலும் இவ்வங்கிகள் அளிக்கும் கடன்வசதி நாட்டின் பொருளாதாரத் திட்டத்தோடு இணைந்து செல்லவேண்டும், உற்பத்தியும் வேலைவாய்ப்பும் பெருகுவதற்கு உதவ வேண்டும், நாட்டின் வெவ்வேறு வட்டாரங்கள் சமன்பட்ட முறையில் வளர்ச்சி பெற உதவிட வேண்டும் எனவும் வற்புறுத்தப்பட்டு வருகிறது.

வங்கிப் பணவிடை (கேட்புப் பணவிடை— Demand Draft)

வங்கிப் பணவிடை என்பது ஒரு வங்கி தனது கிளை வங்கிக்கு விடுக்கும் காசோலையாகும். இதன் மூலமாக ஓர் இடத்திலிருக்கும் வங்கியொன்று எங்குப் பணம் அனுப்பவேண்டுமோ அங்குள்ள தனது கிளை வங்கிக்கு குறிப்பிட்டவருக்குக் குறிப்பிட்ட பணம் தருமாறு ஆணை விடுக்கிறது. காசோலை போன்றே இதையும் கீறலிடலாம்.

காசோலைக்கும் இதற்குமுள்ள முக்கிய வேறுபாடு காசோலை, வாடிக்கையர் தனது வங்கிக்கு விடுக்கும் ஆணையாகும்; ஆனால் வங்கிப் பணவிடையோ ஒரு வங்கி தனது கிளை வங்கிக்கு விடுக்கும் ஆணையாகும். அதாவது காசோலைகளில் வரைபவர் தனிப்பட்ட ஆளாக இருப்பார்; ஆனால் பணவிடைகளை வரைபவர் வங்கியராகும். காசோலை மீது பணம் கிடைக்குமா என்ற உறுதியற்றநிலை இருப்பதுபோல, வங்கிப் பணவிடைக்கு இல்லை. கேட்புப் பணவிடை (Demand draft) எனவும் இது அழைக்கப்படுகிறது.

பணம் அனுப்புபவர் எந்த இடத்திற்குப் பணம் அனுப்ப வேண்டுமோ அங்கு அதன் கிளையுள்ள வங்கியைத் தேர்ந்தெடுத்து,

அனுப்பும் தொகையையும் அதற்குரிய கட்டணத்தையும் செலுத்தினால், அவ்வங்கி எவருக்குப் பணம் அனுப்பவேண்டுமோ அவர் பெயரைக் குறித்துப் பணவிடைதரும். பணம் அனுப்ப வேண்டியவர் அதைப் பெற்று பணம் அனுப்பப்பெறுபவருக்கு அதை அஞ்சல் மூலமாக அனுப்புவதும், அவர் அதை உரிய வங்கியில் சமர்ப்பித்துப் பணம் பெறுவதும் நாம் அறியாத செய்திகளன்று.

ஓரிடத்திலிருந்து பிற இடங்களுக்கு வாணிகர்களோ ஏனையரோ பாதுகாப்பாகவும் சிக்கனமாகவும் பணம் அனுப்புவதற்கு வங்கிப் பணவிடைகள் பெருவாரியாகப் பயன்படுத்தப் படுகின்றன. குறிப்பாகப் பெருந் தொகையை அனுப்புவதற்கு இது மிகவும் சிக்கனமான முறை என்பதில் ஐயமில்லை. பணஞ் செலுத்தும் பொறுப்பை இதில் வங்கி ஏற்பதால் எவரும் இதை நம்பிக்கையோடு பெற்றுக் கொள்ளலாம். இது அயல்நாட்டு வாணிகத்திலும் ஏற்றுமதியருக்குப் பணஞ் செலுத்துவதற்குப் பயன்படுத்தப்படுகிறது.

பயணர் காசோலைகள்
(Traveller's Cheques)

வெவ்வேறு இடங்களுக்கு அடிக்கடி பயணம் மேற்கொள்ளுவோர் இவற்றின் பயனை அறிவர். பயணர் கைச் செலவுக்குச் சிறிது ரொக்கம் வைத்திருப்பது இன்றியமையாதது. ஆனால் அவர்கள் செல்லும் இடங்களில் செய்யவேண்டிய கொள் முதல் பற்றியோ பெருஞ் செலவு குறித்தோ தம்முடன் பெரும் பணம் கொண்டுசெல்வது இடர்மிக்கது. பயணத்தின்போது தமது கவனக் குறைவால் பணம் இழக்கும் இடரும், பெருந்தொகை வைத்திருப்பது உயிருக்கு ஆபத்தாக அமையும் இடரும், அந் நிலைகளில் பயணத்தின் நோக்கம் ஈடேறாமல் போகும் இடரும் இருப்பது அறியற்பாலது. பயணர்கள் தம்முடன் பெரும்பணம் கொண்டுசெல்லும் தேவையையும், அதையொட்டிய இடர்களையும் பயணர் காசோலைகள் தவிர்க்கின்றன.

இக்காசோலைகளை வாணிக வங்கிகள் தந்துதவுகின்றன. நமது நாட்டில் ஸ்டேட் வங்கியும் ஏனைய பெரிய வங்கிகளும் பல்வேறு தொகைகளுக்குப் பயணர் காசோலை தந்து வருகின்றன

இவற்றைப் பெறுவோர் தாம் செல்லும் பற்பல இடங்களில் பணம் தேவைப்படும்பொழுது, எந்த வங்கியிலிருந்து அவற்றை வாங்கினரோ ஆங்காங்குள்ள அதன் கிளை வங்கிகளில் அவற்றைத் தந்து தேவையான பணம் பெறலாம். இக் காசோலைகளைப் பெற விழைபவர் தம் நகரிலுள்ள வங்கியிடம் உரிய தொகையையும் அதைத் தழுவிய கட்டணத்தையும் செலுத்தி இக்காசோலைகளைத் தேவையான அளவு பெறலாம்.

பயணத்தின்போது இக்காசோலைகள் காணமற் போனலோ, களவுபோனலோ, அவற்றைப் பிறர் பயன்படுத்திப் பணம்பெறுவது கடினம். காரணம் இக்காசோலைகளை விற்கும் வங்கி, வாங்குபவரின் மாதிரிக் கையொப்பங்களை அவர் எங்கெங்கு செல்ல இருக்கிருரோ, ஆங்காங்குள்ள தனது கிளைகளுக்குப் பாதுகாப்பாக அனுப்பி வைப்பதேயாகும். அல்லாமலும், இக்காசோலைமீது பயணர் பணம் பெறும் முன்னர், அந்த வங்கியின் மேலாண்மையர் முன்னிலையில் கையொப்பமிட வேண்டியதாக இருப்பதும், உரிமை யற்றவர்கள் அவற்றைப் பயன்படுத்த முடியாமல் போவதற்குக் காரணமாக இருக்கிறது. மாநகர்களிலுள்ள பெரும்பெரும் உறைவகங்களும் வாணிக நிலையங்களும் முன்னணி வங்கிகள் வெளியிடும் பயணர் காசோலைகளைப் பயணர்களிடமிருந்து பணத் திற்குப் பகரமாகத் தயங்காது ஏற்றுக்கொள்ளுகின்றன.

பயணர் காசோலைகள் உள்நாட்டுப் பயணர்களுக்கு மட்டு மின்றி வெளிநாட்டுப் பயணர்களுக்கும் பயன்படுகின்றன. தமது வெளிநாட்டுப் பயணம் முழுமைக்கும் அந்தந்த நாட்டுச் செலாவணியில் எவ்வளவு தொகை தேவைப்படுமோ அதை ஆங்காங்கு பெறுவதற்குப் பயணர் காசோலைகள் பயன் படுகின்றன.

காப்பீடு (Insurance)

இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கூட்டுருவின் முக்கியச் செயல்கள்

அன்றுவரை தனியார் தொழிலாக இயங்கிவந்த ஆயுள் காப்பீட்டுத் தொழிலை, நமது இந்திய அரசு 1956 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 19ஆம் நாள் நாட்டுடைமையாக்கியதை அடுத்து, அத்தொழிலை மேற்கொள்வதற்காக அதே ஆண்டு செப்டம்பர் 1ஆம் நாள் இக்கூட்டுரு உருவாக்கப்பட்டது.

நமது அரசு ஐந்தாண்டுத் திட்டங்கள் மூலம் ஆழ்ந்து ஈடுபட்டிருக்கும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குத் தேவையான நிதி திரட்டுவது, மக்கள் சேமிப்பை மேலும் விறுவிறுப்பாகத் திரட்டுவது, ஆயுள் காப்பீட்டைப் பட்டிதொட்டிகளிலெல்லாம் பரப்பீடு செய்வது, அது தனியார் தொழிலாக நடைபெற்ற பொழுது நிலவி வந்த மோசடிகளைக் களைந்து காப்பீடு பெறுபவர்களின் நலனைப் பெருக்குவது ஆகியவையே இத்தொழில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டதன் நோக்கங்களாகும்.

இந்த நோக்கங்களை நிறைவேற்ற ஆயுள் காப்பீட்டுக் கூட்டுரு மேற்கொண்ட பணிகளே அதன் முக்கியச் செயல்களாகும். அவையாவன :

(i) இக்கூட்டுரு ஆயுள் காப்பீட்டுத் தொழிலைப் பன்மடங்கு பெருக்கியிருக்கிறது. நம் நாட்டில் மட்டுமின்றி, பீஜி, மலேசியா, சிங்கப்பூர் போன்ற அயல் நாடுகளிலும் அது இத்தொழில் செய்து வருகிறது. 1964 இல் இருந்து தீக் காப்பீடு, கடல்சார் காப்பீடு போன்ற பொதுக் காப்பீட்டுத் தொழிலையும் அது செய்து வந்தது. தற்போது பொதுக் காப்பீட்டுத் தொழிலும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு ஒரு தனிக் கூட்டுருவின் பொறுப்பில் ஒப்படைக்கப் பட்டுள்ளது.

(ii) மருத்துவ ஆய்வற்ற திட்டாவணம் (Non-Medical Policies), ஜனதா திட்டாவணம் போன்று பற்பல திட்டங்கள் மூலமாக ஏழை எளிய மக்களும் பாட்டாளி மக்களும் ஆயுள் காப்பீட்டுப் பாதுகாப்பு பெறுவதற்கு வகை செய்திருக்கிறது.

(iii) ஆயுள் காப்பீட்டுப் பாதுகாப்பை நாட்டுப்புறங்களுக்குப் பரப்புவதில் இது பெருவெற்றி கண்டுள்ளது.

(iv) இது அரசுத்துறைத் தொழில்கள், கூட்டுறவுத் தொழில்கள் ஆகியவற்றிற்குப் பெருமளவிலும், தனியார் தொழில்களுக்குக் கணிசமாகவும் முதல் அளித்து வருகிறது. தனியார் தொழில்களின் மேலாண்மை செம்மை பெறுவதற்கு இது முதலீடு செய்வதன் மூலம் காட்டிவரும் கவனம், காரணமாக அமைந்திருககிறது.

(v) இது நாட்டில் வீட்டுவசதி, குடிநீர் வசதி, சாக்கடை வசதி ஆகியவை பெருகுவதற்குக் கடன்வசதி அளித்துவருகிறது. இக்கடன்வசதிகள் மாநில அரசுகள், கூட்டுறவு வீட்டுவசதிச் சங்கங்கள், பொது நிறுமங்கள் (கம்பெனிகள்) ஆகியவற்றிற்கும், ஆயுள்காப்பீடு செய்துள்ளவர்களுக்கும் அளிக்கப்படுகின்றன.

(vi) இறுதியாக, இது ஆயுள் காப்பீட்டு திட்டாவணதாரர்களின் (Policy holders) நலனைக் காப்பதோடு, நாட்டின் சேமிப்பை வளர்ப்பதிலும், திரட்டுவதிலும் முதலீடு செய்வதிலும் முக்கியப் பொறுப்பு ஆற்றிவருகிறது.

இரண்டாம் ஆண்டு

கூட்டுறவுத் தொழில்கள்

கூட்டுறவு அமைப்புகளுக்கும் நிறுமங்களுக்கும் (கம்பெனிகளுக்கும்) ஒப்பீடு

இந்த இருவகை அமைப்புகளும் பன்மர் ஒன்றாக இணைந்து அமைக்கப் பெறுபவை. இரண்டும் சட்டத்தின்கீழ் கூட்டுரு வாக்கம் (Incorporation) செய்யப்படுபவை. பதிவு செய்யப் பெற்றவுடன், இரண்டும் சட்டததோற்றம், பொது முத்திரை, என்றும் நிலையதான உரிமையிறக்கம் ஆகிய இயல்புகளைப் பெறுபவை. இரண்டும் பிறர்மீது வழக்குத் தொடுககலாம்; பிறரும் இவற்றின்மீது வழக்குத் தொடுக்கலாம். இவவிரண்டின மேலாண்மையும் நிருவாகக குழு என அழைக்கப்படும் இயககுநர் அவையிடம் (Board of Directors) ஒப்படைககப்படுகின்றன. இந்த ஒற்றுமைகள் இருப்பினும் இவ்விரண்டும் மிக்க வேறுபட்ட தொழிலமைப்புக்களாகும்.

அவற்றிடையேயுள்ள வேறுபாடுகளாவன :

(அ) நோக்கம் : எளிய மக்களின் பொருளாதார நிலையும் ஒழுக்க நிலையும் மேம்படும் வண்ணம் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள அமைக்கபபடுகின்றன. உறுப்பினர் உயர்வு என்ற ஒரே நோககத தோடு இவை பாடுபடுகின்றன.

ஆனால் நிறுமங்களின் பிறப்பு, கொள்கை, செயல் அனைத்தும் இலாப அடிப்படையில் எழுபவை. அவை பொதுமககளைச சுரண்டி, அவற்றின் உறுப்பினர்களுக்கு ஆதாயம் சேர்ககத் தயங்குவதில்லை.

(ஆ) முதலும் பொறுப்பும் : கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பங்குகள் வெளியிட்டுத்தான் முதல் திரட்டவேண்டும் என்பதிலலை. அவற்றின் பங்குகள் உரிமை மாற்றம் செய்யத்தக்கவை அலல. சங்கத்திலிருந்து விலக விரும்பும் உறுப்பினர் அச்சங்கத்திற்குப்

பங்கைத் திருப்பித் தந்துவிட்டுப் பங்கு-முதலைப் பெறலாம். இங்கு மனிதனுக்குள்ள மதிப்பு முதலுக்கு இல்லை. உறுப்பினர் பொறுப்பு வரையறுத்ததாகவும் இருக்கலாம்; வரையறுததாகவும் இருககலாம்.

மாறாக, நிறுமங்கள் முதலுக்கு தலைமைப்பீடம் அளித்து பங்குகள் மூலம் முதல் திரட்ட விழைகின்றன. இவற்றின் பங்குகள் உரிமை மாற்றம் செய்யத்தக்கவை. உறுப்பினர்கள் நிறுமத்திற்கே பங்குகளைத் திரும்ப விற்க முடியாது—அதாவது நிறுமங்கள் தமது பங்குகளைத் தாமே வாங்க முடியாது. இங்கு முதலுக்கு உள்ள மதிப்பு மனிதனுக்கு இல்லை. இங்கு உறுப்பினர் பொறுப்பு பெரும்பாலும் வரையறுத்ததாக இருக்கும்.

(இ) உரிமையும் நிருவாகமும் : கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் உறுப்பினர்கள் அதன் மேலாண்மையில் நெருங்கிய தொடர்பும் அக்கறையும் கொண்டிருக்க வாய்ப்புண்டு. தலைக்கொரு வாக்கு (One Man, One Vote) என்ற சமத்துவநிலை காரணமாக, பெரும்பான்மையான உறுப்பினர்களின் ஆதரவு இன்றி ஒருவர் நிருவாகக் குழுவில் இடம்பெற இயலாது. இங்குப் பொருளாதார மக்களாட்சி மலர்ச்சி பெற்றிருக்கக் காணலாம்

மாறாக, நிறுமங்கள் மக்களாட்சி கொண்டவையாக மேலோட்டத் தோற்றமளித்தாலும், நடைமுறையில் அங்குச் சிலவர் ஆட்சியே நிலவுகிறது. பங்குநரின் அக்கறையின்மை, பங்குககு ஒரு வாக்கு (One Share One Vote) என்ற நிலை, இவை பிற காரணமாக அங்கு இயக்குநர்கள் பெரும்பான்மைப் பங்குநரால் அல்ல, பெரும்பங்குநரால் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்றனர்.

(ஈ) உறுப்பினர் எண்ணிக்கை : கூட்டுறவுச் சங்கம் அமைக்கக் குறைந்தது பதின்மராவது வேண்டும். உறுப்பினர் எண்ணிக்கைக்கு உச்ச வரம்பு இல்லை.

பொது நிறுமம் அமைக்க எழுவர் போதும்; தனி நிறுமத்திற்கு இருவரே போதும். பொது நிறுமத்தின் உறுப்பினர் எண்ணிக்கைக்கு உச்ச வரம்பு இல்லை. தனி நிறுமத்தில் உறுப்பினா 50 பேருக்குமேல் இருக்கக்கூடாது.

(உ) சலுகைகள் : கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் முத்திரைவரி, பதிவுக்கட்டணம், வருமானவரி இவற்றிலிருந்து முழுமையாகவோ பகுதியாகவோ விலக்கு பெறுகின்றன.

இவை போன்ற சலுகைகளை நிறுமங்கள் பெறுவதில்லை. மாறாக அவை கடுமையான அரசுக் கட்டுப்பாட்டுக்கு ஆளாகின்றன.

(ஊ) பகிர்வு நீதி : கூட்டுறவுச் சங்கத்தில் உறுப்பினர்கள் பெறும் பங்காதாயம், எந்த அளவுக்கு அவர்கள் சங்கத்தைப் பயன்படுத்திக் கொண்டார்கள் என்பதைச் சார்ந்து இருக்கும்.

மாறாக, நிறும உறுப்பினர்களின் பங்காதாயம் அவர்கள் எத்துணைப் பங்குகளை வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதைச் சார்ந்திருக்கிறது.